



中国经济信息社
CHINA ECONOMIC INFORMATION SERVICE



Xinhua
Silk Road Information Service

Classeditori

MFIMILANO
FINANZA

THE BEST OF ITALY FOR BELT & ROAD INITIATIVE

“一带一路”：意大利的新机遇



4

INTRODUZIONE

La Via della Seta porta alla Nuova Era globale
丝绸之路带领世界进入“新时代”

8

INTERVISTA/CAI MINGZHAO

Una porta aperta sulla Cina
中国的对外开放

12

GEOPOLITICA

Dove passano le Nuove Vie della Seta
新丝绸之路经过的地区



22

GEOPOLITICA

BELT & ROAD, LA MAPPA
一带一路倡议, 国家分布图

24-35

TESTIMONIAL

Li Ruiyu, Ettore Sequi,
Marco Tronchetti Provera, Chen Siqing,
Carlo Messina, Jin Qi

36

OUTLOOK CINA

Crescita stabile al 6,5%, la leva è sui consumi
6.5%的稳定增长, 消费是杠杆



46

BUSINESS

Il grande sentiero degli affari
一带一路上的商业大博弈

68

CLASS EDITORI & XINHUA

La BRI online: www.classxhsilkroad.it
“一带一路”倡议上线: 新华丝路网WWW.
CLASSXHSILKROAD.IT

LE IMPRESE ITALIANE SULLA VIA DELLA SETA

72

Adr

Network e accoglienza, il binomio vincente
连接欧亚大陆的高速公路

76

Anas

Sull'autostrada che unisce l'Eurasia
连接欧亚大陆的高速公路

80

Cba

Mediazioni e arbitrati, arrivano le regole
调解和仲裁, 规则制定

84

Db a Group

Con gli occhi puntati su porti, reti e tlc
重点关注港口、网络和电信 (TLC)

88

Dentons

Legal advisory, è decisivo il network
法律咨询, 网络具有决定性作用

92

Fincantieri

Non solo crociere sulla rotta cinese
不只是游轮: 开拓中国造船业国际新蓝海

96

FS Italiane

Dove corrono i binari tricolori
意大利国家铁路开拓国际市场之路——绿白
红三色旗连接世界

100

Generali

Polizze a tutta Asia, ma il perno è in Cina
忠利集团的业务扩至整个亚洲, 但重心在中国

104

Intesa Sanpaolo

Sulla rotta strategica del centro-est Europa
中欧战略路线

108

Leonardo

Aviatronica, così si fa business in Asia
亚洲业务——航空与电子

112

Maire Tecnimont

C'è l'Italia in mezzo al gas russo per la Cina
意大利参与中俄天然气工程建设

116

Oikos

Conquistare l'Oriente a suon di colori
以色列征服东方市场

120

Pirelli

Viaggia su gomma l'alleanza che vince
装上轮胎去旅行: 制胜联盟

124

Poliform

L'Italian style scalda l'Estremo Oriente
远东地区对意式风格的热情

128

Porto di Genova

Ports of Genoa, sfida al Northern Range
热那亚港口, 北岭的竞争对手

132

Porto di Ravenna

A braccetto sulla Bri con CMG
拉文纳与中国招商局集团“一带一路”上的港口

136

Prysmian Group

Parte dal Jiangsu la scossa al mercato
江苏——冲击亚洲市场的起点

140

Sace-Simest

Spinge a Est il polo dell'export
出口中心看准东方市场

144

Saipem

L'energia corre dalla Cina al Golfo Persico
核心能源——从中国到波斯湾

148

Salini Impregilo

Energia e trasporti, i grandi cantieri aperti
大规模的开放性建筑场所

152

Save

Il Marco Polo sarà in diretta con la Cina
马可·波罗机场 (MARCO POLO AIRPORT) 将可直飞中国

156

Sea

Così a Milano fa scalo l'Oriente
马尔彭萨机场一路东进

160

Unicredit

Una porta girevole sull'Asia
通往亚洲的“旋转门”

164

Verona Fiere

Parte in Fiera la sfida del food tricolore
意大利农业食品产业通过展会走向世界

La Via della Seta porta alla “Nuova Era” globale

XINHUA NEWS AGENCY, IL PRIMO GRUPPO MULTIMEDIALE CINESE, E CLASS EDITORI DEDICANO QUESTO LIBRO ALLA BELT & ROAD INITIATIVE PER ILLUSTRARNE LE IMPLICAZIONI E LE POTENZIALITÀ A LIVELLO GEOPOLITICO, ECONOMICO-SOCIALE E PER IL MONDO DELLE IMPRESE

Il progetto Bri, Belt and road initiative o Nuova via della Seta, il più grandioso che sia mai stato concepito sul piano economico-sociale e culturale, sta decollando, accelerato dall'intelligenza artificiale e dagli effetti lunghi del periodo di globalizzazione. Come tutti i processi di profondo cambiamento la globalizzazione ha avuto effetti positivi e negativi.

Quando alla fine del 1978 l'editore e direttore di Milano Finanza, Paolo Panerai, intervistò il Vice Presidente Deng Xiaoping fu in occasione del prestito stand by che l'Italia, primo paese del mondo occidentale, grazie alla intelligenza del ministro Rinaldo Ossola, aveva concesso alla Cina. Quel prestito serviva alla Cina per comprare beni essenziali che non era in grado di produrre. Il progresso dell'economia cinese è stato spettacolare al punto che oggi la Cina ha il primato mondiale anche per alcune tecnologie, per esempio per i grandi calcolatori capaci di elaborare le enormi quantità di dati che il mondo oggi produce e quindi di rendere sempre più efficiente e anche condizionante il data science. Il professor Mario Rasetti, guru mondiale del data science, prevede che fra non molti anni i grandi calcolatori per elaborare il big data saranno prodotti solo in Cina e in piccola parte in Corea del Sud. Anche gli Usa appaiono tagliati fuori.

LA NUOVA ERA CINESE

È questa realtà che ha fatto salire al potere il Presidente Donald Trump e che ha messo in discussione la globalizzazione e la massima libertà negli scambi commerciali. Questa nuova realtà fa parte della “Nuova

丝绸之路带领世界进入“新时代”

中

国提出的“一带一路”倡议是有史以来人类在经济、社会和文化层面提出的最宏伟的构想。在人工智能和全球化进程的长期影响下，该倡议呈现蓬勃发展的态势。和所有的深度变革一样，全球化利弊皆有。

1978年底，《米兰财经》总编保罗·沛纳海采访了邓小平副总理。

当时正处于备用贷款期间，在意大利内阁纳尔多·奥索拉的英明决定下，意大利成为第一个向中国提供贷款的西方国家。中国用这笔贷款购买了国内无法生产的必需品。随着中国经济取得举世瞩目的发展成就，如今中国在一些技术领域已处于世界领先地位，如拥有能处理当今世界大数据的大型计算机，从而使数据科学更高效且可调节。据全球数据科学顶尖专家马里奥·拉塞蒂教授预测，几年后处理大数据的大型计算机将只在中国和韩国的小部分地区生产，即便美国也会被排除在外。

这一现实使唐纳德·特朗普有机会当选美国总统，因为特朗普质疑全球化和贸易自由最大化。

这一新现实是中国共产党和人民代表大会提出的“新时代”构想的一部分。

当初，习近平主席在第一次正式访问美国与奥巴马总统会晤之前，在北京会见“中国的老朋友”亨利·基辛格（美国前国务卿）。彼时，沛

纳海有幸在北京丽思卡尔顿酒店的酒吧间与这位美国外交天才进行交谈。他说：我们正处在未来五十年世界资产大变革的前夕。

奥巴马尚在执政，因此全球化未见终止迹象。但在北京，他们已经意识到，随着特朗普的就任，未来三年将会发生什么。

几个月后，习近平主席提出了有史以来最伟大的经济发展计划，即“一带一路”倡议，简称BRI。该倡议涉及多个国家，包括新旧丝绸之



La stretta di mano tra Cai Mingzhao, numero uno di Xinhua News Agency, e Paolo Panerai, fondatore di Class Editori e direttore di Milano Finanza, che ha suggellato la collaborazione tra i due gruppi editoriali per la Piattaforma di informazione e servizi di consulenza sulla Belt & Road Initiative

新华社社长蔡名照先生与Class Editori出版社创始人兼《米兰财经》主编Paolo Panerai先生签署协议后握手合影，两个出版集团将推广“一带一路”倡议的信息。



era” concepita dal Governo e dal Congresso del Popolo cinese.

Quando il Presidente Xi Jinping chiamò a Pechino il “vecchio amico della Cina”, Henry Kissinger, Panerai raccolse dal genio della politica estera americana nel bar del Ritz Carlton della capitale cinese, un commento storico. «Siamo alla vigilia del più grande cambiamento degli assetti mondiali degli ultimi 50 anni» affermò Kissinger in quella occasione. Obama era ancora in sella e non c’erano avvisaglie di uno stop alla globalizzazione. Ma a Pechino avevano già percepito cosa poteva accadere tre anni dopo con l’avvento di Trump. Passarono pochi mesi e il Presidente Xi Jinping lanciò appunto il più grande piano di sviluppo economico che sia mai stato concepito. Fu battezzato One Belt One Road. Ora è più semplicemente chiamato Bri (Belt road initiative) e coinvolge molti dei paesi situati sulla vecchia e nuova via della seta, via terra e via mare, lungo tutta l’Eurasia fino all’Africa, di cui la Cina è diventata il motore di crescita e civilizzazione.

Secondo il progetto “Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road” lanciato il 28 marzo 2015 dalla Commissione Statale per lo Sviluppo e le Riforme della

QUESTO PROGETTO, LA BRI, È FONDAMENTALE PER TUTTI I PAESI COINVOLTI, MA IN PARTICOLARE PER L’ITALIA, PER IL SUO SVILUPPO INTERNO E PER LA CRESCITA DELLE ESPORTAZIONI, DI CUI IL PAESE NON PUÒ FARE A MENO

路，覆盖陆地和海洋，跨越亚欧大陆直达非洲。凭借该倡议，中国已成为助推发展和文明化进程的引擎。

根据中国国家发展改革委、外交部、商务部在2015年3月28日联合发布的《推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动》，中国提出“一带一路”的时代背景是：当今世界正发生复杂深刻的变化，国际金融危机深层次影响继续显现，世界经济缓慢复苏、发展分化，国际投资贸易格局和多边投资贸易规则酝酿深刻调整，各国面临的发展问题依然严峻。共建“一带一路”顺应世界多极化、经济全球化、文化多样化、社会信息化的潮流，秉持开放的区域合作精神，致力于维护全球自由贸易体系和开放型世界经济。

“新时代”这一概念首先意味着运用新工具来增加中国人民福祉的一段特殊时期，但它也融合了全世界的新形势。因此，这也意味

RPC, dal Ministero degli Esteri e dal Ministero del Commercio, la Cina descrive così la situazione attuale che fa da sfondo alla Bri: il mondo si trova in uno stato di enorme cambiamento, gli effetti più profondi della crisi finanziaria mondiale continuano a emergere, la ripresa economica è lenta, lo sviluppo è frammentato. Sono in atto revisioni profonde delle regolamentazioni sugli scambi commerciali, sugli investimenti multilaterali e sulla situazione degli investimenti internazionali; i paesi stanno ancora affrontando problematiche di sviluppo complesse. Costruire insieme la Bri significa assecondare la multi-polarizzazione del mondo, la globalizzazione economica, la diversificazione culturale e l'informatizzazione sociale, con uno spirito di apertura e cooperazione globale, con l'obiettivo di salvaguardare il sistema di libero scambio mondiale e l'apertura economica a livello mondiale.

Il concetto di “Nuova Era” significa in primo luogo un tempo eccezionale che ha bisogno di strumenti nuovi per aumentare il benessere del popolo cinese, ma assorbe appunto i nuovi scenari del mondo intero. Quindi la possibilità di avere una guida del Paese, solida e duratura. Ma è anche garanzia per la realizzazione del piano Bri che solo per le infrastrutture prevede investimenti pari a 5 trilioni di dollari e coinvolge più della metà della popolazione mondiale, 3/4 delle riserve energetiche e quasi il 50% del pil mondiale. Con un forte accento sulla possibilità dei vari popoli di conoscersi e cooperare.

UN'OPPORTUNITÀ SOPRATTUTTO PER L'ITALIA

Questo progetto è fondamentale per tutti i paesi coinvolti, ma in particolare per l'Italia, per il suo sviluppo interno e per la crescita delle esportazioni, di cui il Paese non può fare a meno. Per questo Class Editori, che è la casa editrice italiana più impegnata in attività con la Cina, ha concluso la partnership con Xinhua News Agency per la piattaforma di informazione e consulenza utile a cogliere da parte delle aziende tutte le opportunità del progetto Bri.

Le aziende italiane che hanno la potenzialità di sviluppare attività con la Cina e con gli altri paesi del progetto Bri sono molte e non solo grandi aziende. L'Italia è il paese che ha il numero maggiore e di aziende piccole e medie con qualità ideali per materializzare le potenzialità di Bri. Questo volume è il primo che Class Editori dedica a Bri con il marchio del suo quotidiano MF-Milano Finanza. Un libro-magazine nelle tre lingue, italiano, cinese e inglese, per essere distribuito, stampato e in digitale, sia in Cina che in Italia e negli altri paesi coperti da Bri. Solo la conoscenza reciproca oltre a una tempestiva informazione, accompagnata da attività di consulenza, di training, di database, di analisi dei trend, può permettere ai vari Paesi di collaborare allo sviluppo di cui oggi il mondo ha sempre più bisogno.

Milano, settembre 2018

着来自国家层面的长期有力指引。这也是实现“一带一路”倡议的重要保障，仅基础设施就计划投入5万亿美元，惠及一半以上的世界人口，3/4的能源储备和近50%的全球GDP，旨在增进各民族间的相互了解并促进合作。

“一带一路”倡议对所有相关国家都至关重要，尤其对意大利的国内发展和出口增长而言，更是不可或缺。因此，最为关注中国活动的意大利出版商Class Editori与中国最大的国有多媒体集团新华社建立了合作伙伴关系，打造实用信息和咨询平台，用于收集“一带一路”倡议为所有企业带来的机遇。意大利拥有众多极具潜力的企业。它们（不仅仅是大企业）都有能力和中国及其他“一带一路”沿线国家开展合作。意大利是拥有最多中小企业的欧洲国家，它们拥有实现“一带一路”倡议的最理想潜质。本卷是克拉斯传媒（Class Editori）通过旗下日报米兰财经（Milano Finanza）献给“一带一路”的第一卷。这本中意英三语杂志将在中国、意大利和“一带一路”其他国家发行（含纸质版和电子版）。除及时共享信息外，只有在各方取得共识的情况下，通过咨询、培训、数据库、趋势分析等，才能使各国在当今世界迫切所需的发展方面开展合作。

2018年6月，米兰

Why Belt&Road is a “New Era” for the global market

Known as BR&I, the Bel Road Initiative or the New Silk RKnown as BR&I, the Bel Road Initiative or the New Silk Road, it is the most grandiose project ever conceived on an economic, social and cultural level. It is taking off, accelerated by technology, and especially artificial intelligence, as well as by

the long effects of the period of globalisation. Like all processes of profound change, globalisation has had positive and negative effects.

The publisher and editor in chief of Milano Finanza, Paolo Panerai, interviewed Vice President Deng Xiaoping at the end of 1978 when Italy granted China

a stand-by loan; it was the first country in the Western world to do so, thanks to the intelligence of Minister Rinaldo Ossola. China used the loan to purchase essential goods it was not able to produce. The progress of the Chinese economy has been spectacular, to the point that today China has the world record for certain technologies, for example large computers able to process the huge amount of data that the world produces today, rendering data science evermore efficient and also conditioning it. Professor Mario Rasetti, the global guru of data science, predicts that in only a few years large computers for processing big data will only be produced in China and a small part in South Korea. Even the US seems to be out of the running.

It is this precise situation that has brought President Donald Trump to power and has called globalisation and maximum freedom in trade into question.

This new reality is part of the “New Era” conceived by the Chinese People’s Congress and Government. When President Xi Jinping called “China’s old friend” Henry Kissinger to Beijing, Panerai received an histor-

THIS PROJECT IS FUNDAMENTAL FOR ALL THE COUNTRIES INVOLVED, BUT ESPECIALLY FOR ITALY IN TERMS OF INTERNAL DEVELOPMENT AND INCREASING EXPORTS, WHICH THE COUNTRY CANNOT DO WITHOUT.

ic comment from the American foreign policy genius in the bar of the Chinese capital’s Ritz Carlton. “We are on the eve of the biggest change in world assets in the last 50 years” Kissinger stated in that occasion. Obama was still in the saddle and there were no signs of a halting globalisation. But they had already perceived what could happen three years later in Beijing, with the advent of Trump.

Only a few months later, President Xi Jinping launched the biggest economic development plan ever conceived. It was baptised One Belt One Road. Now it is more simply called B&RI (Belt & Road Initiative) and involves many countries on the old and new Silk Road, by land and by sea, throughout Eurasia to Africa, of which China has become the engine of growth and civilisation. According to the “Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road” project, launched on March 28th, 2018 by

the State Commission for Development and Reform of the PRC, the Ministry of Foreign Affairs and the Ministry of Commerce, China describes the background to the B&RI as follow: the world is chang-

ing, the deepest effects of the world financial crisis continue to arise, economic recovery is slow, development is fragmented; huge amendments to regulations on trade, multilateral investments and on the investment and trade situation are ongoing; many countries are still facing difficult development issues. To build jointly the

B&RI means supporting the world multi-polarization, economic globalization, cultural diversification and social cybernation, with a spirit of openness and global cooperation, aiming to safeguard the world free trade system and the global economic openness. The concept of “New Era” firstly means an exceptional time that requires new instruments to increase the well-being of the Chinese people, but also absorbs the new scenarios of the whole world, thus, the possibility of having a solid and lasting guide for the country. But it is also a guarantee for the implementation of the B&RI plan, which requires 5 trillion dollars for infrastructure alone and involves more than half of the world’s population, three quarters of its energy reserves and almost 50% of the world GDP, with a strong emphasis on allowing various peoples to get to know each other and cooperate.

This project is fundamental for all the countries involved, but especially for Italy in terms of internal development and increasing exports, which the country cannot do without. This is why Class Editori, the Italian publisher most engaged in activities with China, has concluded its partnership with Xinhua News Agency, the largest Chinese multimedia group controlled directly by the state, for the information and consulting platform that allows companies to seize all the opportunities of the B&RI project. There are a large number of Italian companies with the potential to develop activities with China and the other countries of the B&RI project, and not just large companies. Italy has the largest number of small and medium-sized companies with the ideal qualities to truly take advantage of the potential of the B&RI. This is the first book Class Editori has dedicated to the B&RI with its newspaper MF-MilanoFinanza. A book-magazine in both Italian and Chinese to be distributed both in China and in Italy and in the other countries covered by the B&RI in both printed and digital format. Beyond timely information, only mutual knowledge accompanied by consulting, training, databases and trend analyses can allow the various countries to collaborate in the development which the world is increasingly in need of.



September 2018

Una porta aperta sulla Cina

MILANO FINANZA HA CHIESTO AL PRESIDENTE DI XINHUA NEWS AGENCY QUAL È LA SUA VISIONE DELLA BELT & ROAD INITIATIVE E IL RUOLO DELL'ITALIA. XINHUA È L'AGENZIA DI STAMPA NAZIONALE UFFICIALE DELLA REPUBBLICA POPOLARE CINESE, CHE INSIEME A CLASS EDITORI HA REDATTO QUESTO LIBRO

Domanda: Qual è lo spirito di Bri e l'idea che sta dietro questo grande piano?

Risposta: Lo spirito della Via della Seta è emerso gradualmente dagli scambi amichevoli intercorsi tra la Cina ed altri paesi. Pace e cooperazione, apertura e capacità di inclusione, conoscenza e vantaggi reciproci sono i fattori che sottendono lo spirito di questa iniziativa. Nelle nuove condizioni storiche, il Presidente Xi Jinping ha proposto la Belt and Road Initiative (Bri) per portare avanti lo spirito della Via della Seta, integrare lo sviluppo della Cina con la crescita di altri paesi che si trovano lungo le rotte della Via della Seta e unire il sogno cinese ai sogni delle popolazioni di questi paesi per dare all'antica Via della Seta una nuova connotazione. La Bri incarna un nuovo concetto di governance globale. Il progetto è sostenuto da oltre 100 paesi, regioni ed organizzazioni internazionali di tutto il mondo che vi prendono parte, soprattutto nell'attuale contesto di assenza di solide forze trainanti in grado di fare da motore della crescita globale, in presenza di una governance economica globale inadeguata e di uno sviluppo globale irregolare.

D. Su quali principi si basa? Qual è il ruolo che intende avere Xinhua News Agency nel progetto BRI?

R. La Bri promuove il principio di un'ampia consultazione, di un contributo congiunto e di vantaggi condivisi per sviluppare un modello di crescita dinamica fondata sull'innovazione, di cooperazione aperta e win-win e un modello di governance equa e in linea con l'attuale tendenza. È anche un modello di sviluppo equilibrato, equo e inclusivo, che spinge il sistema di governance globale verso una crescita più giusta, equa e ragionevole. Data l'enorme copertura

«LA BRI PROMUOVE IL PRINCIPIO DI UN'AMPIA CONSULTAZIONE, DI UN CONTRIBUTO CONGIUNTO E DI VANTAGGI CONDIVISI PER SVILUPPARE UN MODELLO DI CRESCITA DINAMICA SULL'INNOVAZIONE E LA COOPERAZIONE APERTA E WIN-WIN»

中国的对外开放

问: “一带一路”倡议的精神是什么? 这个伟大倡议背后的理念是什么?

答: 中华民族同其他民族的友好交往中, 逐步形成了以“和平合作、开放包容、互学互鉴、互利共赢”为特征的丝绸之路精神。在新的历史条件下, 中国国家主席习近平提出“一带一路”倡议, 就是要继承和发扬丝绸之路精神, 把中国发展同沿线国家发展结合起来, 把中国梦同沿线各国人民的梦想结合起来, 赋予古代丝绸之路全新的时代内涵。中国倡导的“一带一路”是崭新的全球治理理念, 已得到全球100多个国家、地区和

国际组织的支持和参与, 尤其在当今全球增长动能不足、全球经济治理滞后及全球发展失衡的背景下。

问: “一带一路”倡议基于哪些原则? 新华社在“一带一路”建设中发挥了什么作用?

答: “一带一路”秉持“共商、共建、共享”的原则, 打造富有活力的增长模式、开放共赢的合作模式、公正合理的治理模式、平衡普惠的发展模式, 推动全球治理体系向着更加公平、公正、合理方向发展。

“一带一路”沿线地域广阔, 各个国家和地区在政治制度、发展水平、法律规定、社会风俗、民族文化等方面存在差异, 要实现政策沟通、设施联通、贸易畅通、资金融通、民心相通的愿景, 保持信息的便捷畅通是重要基础。

问: 为实现这个目标, 采取了哪些举措?

答: 2015年, 新华社开发并推出了“新华丝路”信息产品, 着眼于服务“一带一路”倡议, 改变信息不畅通、不对称的现状, 通过提供高效便捷、实时实用的经济

信息服务, 为沿线各国政府和企业搭建商品贸易和投资合作平台, 努力把中国的发展与沿线各国的发展对接起来, 让沿线各国从中国的发展中获得助力, 也使中国从沿线各国的发展中受益。新华社不仅仅是“一带一路”建设的服务者, 更是新丝绸之路建设的积极参与者。

Cai Mingzhao (nella foto a destra con Paolo Panerai), classe 1955, ha incominciato la carriera in Xinhua News Agency nel 1978 come reporter. È stato vice direttore e direttore di due uffici locali dell'agenzia, per poi diventare direttore del Quotidiano del Popolo e, nel dicembre 2014, numero uno dell'intero gruppo. Ha lavorato in tutte le posizioni intermedie, sviluppando in particolare le iniziative online, tra cui china.com, la prima internet company cinese quotata al Nasdaq e xinhuanet.com, il più prestigioso portale cinese di informazioni. È membro del comitato centrale del Partito comunista cinese.

蔡名照先生 (右图为他与Class Editori首席执行官兼《米兰财经》主编保罗·沛纳海先生的合照), 出生于1955年, 1978年作为记者开始在新华社的职业生涯。曾先后在新华社的两个当地分社担任副社长和社长, 之后成为《人民日报》总编辑, 在2014年12月出任新华社社长。他在各个等级都担任过职务, 尤其发展了线上业务, 其中包括china.com, 第一家在纳斯达克证券交易所上市的中国互联网公司, 和xinhuanet.com, 中国最负盛名的信息网站。现任中国共产党中央委员会委员。

del progetto Belt and Road, i sistemi politici, i livelli di sviluppo, le norme giuridiche, le usanze e le culture dei paesi e delle regioni che vi partecipano variano. Mantenere e facilitare i flussi di informazioni è fondamentale per poter coordinare le politiche, mettere in connessione le strutture, garantire il libero scambio, l'integrazione finanziaria e il legame tra i popoli.

D. Qual è il ruolo che intende avere Xinhua News Agency nel progetto BRI?

R. Data l'enorme copertura del progetto Belt and Road, i sistemi politici, i livelli di sviluppo, le norme giuridiche, le usanze e le culture dei paesi e delle regioni che vi partecipano variano ampiamente. Mantenere e facilitare i flussi di informazioni è fondamentale per poter coordinare le politiche, mettere in connessione le strutture, garantire il libero scambio, l'integrazione finanziaria e il legame tra i popoli.

D. Quali strumenti avete adottato per realizzare questo obiettivo?

R. Nel 2015, l'agenzia di stampa Xinhua News Agency ha lanciato il servizio di informazioni Xinhua Silk Road proprio per la BRI. Fornendo servizi di informazione economica efficienti, convenienti, pratici e in tempo reale, Xinhua Silk Road intende modificare il flusso discontinuo e l'asimmetria delle informazioni creando una piattaforma di cooperazione per il commercio e gli investimenti per i governi e le imprese nei paesi che si trovano le rotte interessate dal progetto Belt and Road, così da integrare lo sviluppo cinese con quello dei paesi lungo le rotte della BRI garantendo loro di poter ottenere benefici dallo sviluppo cinese e allo stesso tempo permettendo alla Cina di trarre vantaggio dallo sviluppo degli stessi. Xinhua non fornisce solo servizi legati alla BRI ma partecipa attivamente alla costruzione della nuova Via della Seta.

D. Ci racconta la storia di Xinhua in qualità di servizio per l'informazione economica?

R. Nel 1984, l'allora leader cinese Deng Xiaoping elogiò Xinhua per "lo sviluppo di risorse informative al servizio delle Quattro Modernizzazioni", gli obiettivi da lui fissati per rafforzare l'agricoltura, l'industria, la difesa nazionale, la scienza e la tecnologia. Così segnò l'inizio del servizio di informazione economica di Xinhua, successivamente diventata pioniere e leader dell'industria delle informazioni economiche cinese. Il China Economic Information Service (Ceis), divisione dell'agenzia di stampa Xinhua News Agency, è stato istituito nel 1989 e riorganizzato nell'aprile 2016. Il Ceis è la divisione integrata che si occupa della gestione e del funzionamento dei servizi di informazione economica di Xinhua. Sovrintende alla raccolta di informazioni economiche, ai servizi di produzione, marketing e al servizio clienti.

D. Quanto ritiene importanti le informazioni economiche per la costruzione del gruppo multimediale Xinhua e per tutte le agenzie media a livello mondiale?

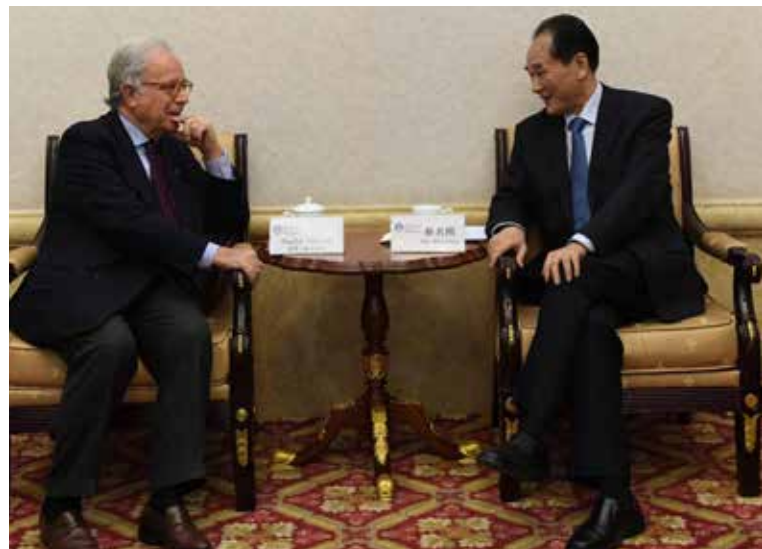
R. La Cina è la seconda economia del mondo, i suoi rapporti con l'economia mondiale sono sempre più stretti. La comunità internazionale è sempre più attenta allo sviluppo economico della Cina, che è entrata in una nuova fase con l'accelerazione della ristrutturazione economica, la ristrutturazione industriale e il miglioramento e il costante avanzamento del progetto Belt and Road. La fase è inoltre caratterizzata dall'internazionalizzazione del RMB, dal Made in China 2025 e da altri progetti nazionali e dalla crescente richiesta di informazioni economiche sulla Cina, sia in patria che all'estero. Tuttavia, lo sviluppo dell'industria cinese dell'informazione economica non

interessa solo la Cina, ma anche il mondo intero.

问: 新华社从事经济信息服务的历史是怎样的?
答: 1984年, 邓小平同志为新华社题词“开发信息资源、服务四化建设”, 新华社由此进入经济信息服务领域, 成为中国经济信息事业的开创者和领航者。中国经济信息社 (CEIS) 是新华社直属机构, 成立于1989年, 2016年4月重组挂牌运营。中经社是新华社经济信息一体化管理和经营的责任主体, 全面负责新华社经济信息采集、产品生产、市场营销和客户服务。

问: 经济信息对新华社建设全媒体新闻机构和世界性通讯社的重要性是什么?

答: 当前中国已成为全球第二大经济体, 与世界经济的关系越来越紧密, 国际社会对中国经济发展的关注度越来越高。随着中国经济发展进入新常态, 经济结构调整、产业转型升级步伐加快, “一带一路”、人民币国际化、“中国制造2025”等国家计划不断推进, 海内外对中国经济信息的需求更加旺盛。但是, 与中国国际地位相比, 与国内外需求相比, 中国经济信息事业发展还很不相适应。这更要求新华社对经济信息事业发展做出规划,



深化改革、整合资源, 努力做大做强经济信息业务, 更好地服务经济建设中心工作, 服务中国国家发展, 为世界共同发展增添新动力。

问: 许多分析师认为, 2018年将是“一带一路”建设取得高速发展的一年, 您同意这种看法吗?

答: 2018年是习近平主席提出“一带一路”倡议五周年。由于各方的共同努力, “一带一路”正不断从理念转化为行动、从愿景转化为现实。自2017年以来, 在“一带一路”北京举行的国际合作高峰论坛的有力带动下, “一带一路”各领域合作取得不俗成就。中国国家发改委公布的数据显示, 截至5月16日, 中国已与88个国家、地区和国际组织签署了103份共建“一带一路”倡议合作文件。共建“一带一路”是中国的倡议, 也是中国与沿线国家的共同愿望。中国愿与沿线国家一道, 以共建“一带一路”为契机, 平等协商, 兼顾各方利益, 反映各方诉求, 携手推动更大范围、更高水平、更深层次的大开放、大交流、大融合。“一带一路”建设是开放的、包容的, 欢迎世界各国和国际、地区组织积极参与。

问: 为什么这一年尤为关键?

答: 2018年是中国改革开放40周年, 中国在扩大开放方面, 将采取大幅度放宽市场准入、创造更有吸引力的投资环境、加强知识产权保护、主动扩大进口等一系列举措, 在不断加大对外投资力度的同时进一步开放中国市场, 这充分体现了中国高度重视“一带一路”建设、坚定推进“一带一路”国际合作的决心和信心。今年11月, 中国将在上海举办首届国际进口博览会, 主旋律就是市场开放。中国将向世界张开双臂, 展现市场潜力, 欢迎各国参与和分享中国发展的新机遇。期待更多意大利企业与中国企业交流合作, 互利共赢。

è commisurato allo status internazionale della Cina e alla domanda interna e internazionale. Questo ha spinto Xinhua a pianificare lo sviluppo delle informazioni economiche, approfondire le riforme, integrare le risorse, tentare di espandere e rafforzare il business delle informazioni economiche allo scopo di favorire il lavoro di costruzione economica e sviluppo della Cina, dando nuovo slancio allo sviluppo mondiale comune.

D. Molti analisti ritengono che il 2018 è un anno chiave per l'accelerazione dei progetti Bri. Concorda?

R. Nel quinto anniversario della presentazione della Bri, grazie agli sforzi congiunti di tutte le parti, si è passati dal concetto all'azione trasformando la visione in realtà. Dal 2017, sull'onda del Belt and Road Forum per la Cooperazione Internazionale che si è tenuto a Pechino, la Bri ha prodotto risultati significativi: la Cina ha firmato 103 atti di cooperazione con 88 paesi e regioni e organizzazioni internazionali nell'ambito della Bri, secondo i dati diffusi dalla Commissione nazionale per lo sviluppo e le riforme, al 16 maggio scorso. Non si tratta solo di un'iniziativa proposta dalla Cina, ma di un desiderio comune di tutti i paesi che si affacciano su queste rotte di unirsi per contribuire alla sua realizzazione. La Cina è pronta a dare il via alle consultazioni su un piano di parità con tutti i paesi coinvolti nel progetto Belt and Road per cogliere tutte le opportunità che l'iniziativa offre.

D. Quest'anno in particolare?

R. Quest'anno cade anche il 40° anniversario della riforma e dell'apertura della Cina. La Cina attuerà una serie di misure per ampliare le riforme e favorire l'apertura, tra cui l'ampliamento dell'accesso al mercato, la creazione di un contesto più accattivante per gli investimenti, il rafforzamento della protezione dei diritti di proprietà intellettuale e l'espansione delle importazioni. Pur rafforzando gli investimenti all'estero, la Cina sta ulteriormente aprendo il suo mercato, il che riflette l'enfasi posta dal governo cinese sulla Bri e sulla sua intenzione di promuovere la cooperazione internazionale in questo campo. Nel novembre di quest'anno, la Cina terrà a Shanghai la prima fiera internazionale delle importazioni. Il tema è l'apertura del mercato. La Cina aprirà le proprie porte e dimostrerà al mondo il suo potenziale di mercato dando il benvenuto a tutti i paesi che vorranno partecipare e condividere le nuove opportunità offerte dal suo sviluppo. La Cina auspica la partecipazione di un maggior numero di imprese italiane allo scambio e alla collaborazione con le imprese cinesi per ottenere risultati vantaggiosi per tutti.

D. Quale ruolo potranno giocare le imprese italiane nei progetti legati alla Bri e come potranno cogliere questa opportunità an-

che facendo leva sui legami storici tra i due Paesi?

R. Storicamente l'antica Via della Seta terminava in Italia. Oggi l'Italia, situata nel cuore del Mediterraneo, è la porta di accesso verso l'Oriente e l'Occidente. Possiamo dire che l'Italia è stata una parte importante della Via della Seta fin dai tempi antichi. Cina e Italia hanno l'opportunità di collaborare nella realizzazione congiunta del progetto Belt and Road, del progetto Made in China 2025 e del progetto italiano Industry 4.0 che riguardano i settori di costruzione di infrastrutture, innovazione tecnologica e prodotti di alta qualità italiani. Le due parti dovrebbero rafforzare la loro cooperazione e investire maggiori capitali per realizzare l'integrazione. Dovrebbero costituire più joint-venture sino-italiane per promuovere lo sviluppo nei relativi settori. La porta che la Cina ha aperto non verrà chiusa, ma spalancata. La Cina guarda con favore alle imprese italiane che investono in Cina e condividono i frutti dello sviluppo economico cinese. Le imprese italiane possono accedere alle informazioni economiche cinesi ed estere attraverso la Xinhua Silk Road, la piattaforma nazionale di servizi di informazione dell'agenzia di stampa Xinhua News Agency che si concentra in particolare sulla BRI. Con i suoi quattro sistemi di servizio, banche dati in cinese e inglese, servizi di indagine sul credito, servizi di consulenza per gli investimenti e servizi di think tank e organizzazione di incontri tra le imprese, Xinhua Silk Road fornisce ai partecipanti della Bri un servizio integrato completo e a tutto tondo aiutando le imprese cinesi ad operare a livello globale e le imprese straniere ad entrare nel mercato cinese.

问: 您认为意大利企业在“一带一路”倡议中能够起到哪些作用? 意大利企业如何利用中意两国之间的历史联系抓住这一巨大机遇?

答: 历史上, 意大利是古丝绸之路的终点; 如今, 位于地中海中心的意大利是东西方交汇的门户。可以说, 意大利由古至今都是“一带一路”的重要组成部分。中意双方在共建“一带一路”、“中国制造2025”, 以及“意大利工业4.0”等方面都有合作机会: 一是基础设施建设领域; 二是高科技创新领域; 三是在意大利高品质产品领域。双方应加强合作, 鼓励更多资本在中意两国间实现融通, 组建更多中意合资企业带动相关领域发展。中国开放的大门不会关闭, 只会越开越大。中国欢迎意大利企业来华投资, 分享中国经济发展的红利。意大利企业可以通过新华社国家级一带一路综合信息服务平台——“新华丝路”全方位了解中外经济信息。新华丝路通过中英文数据库、信用查询、投资咨询与智库、企业交易撮合四大产品服务体系, 为“一带一路”倡议的全球参与者提供全方位、全流程的服务, 帮助中国企业“走出去”, 海外企业“走进来”。

Open door to China

Question: Which is the spirit of BRI? Which is the idea behind this great plan, the greatest since the Marshall Plan?

Answer: The Silk Road spirit gradually emerged from the friendly exchanges between China and other nations. It was characterized by peace and cooperation, openness and inclusiveness and mutual learning and mutual benefit. Under the new historical conditions, Chinese President Xi Jinping proposed the Belt and Road Initiative (BRI) to carry forward the Silk Road spirit, integrate China's development with the growth of other countries along the routes, and connect the

Chinese dream with the dreams of the people of these countries, thus giving the ancient Silk Road a new connotation. The BRI is a new concept of global governance. More than 100 countries, regions and international organizations around the world are supporting it and taking part in it, especially in the current context of a lack of robust driving forces for global growth, inadequate global economic governance and uneven global development. The BRI upholds the principle of extensive consultation, joint contribution and shared benefits to develop a dynamic innovation-driven growth model. It is a model of open and



win-win cooperation featuring a well-coordinated and inter-connected approach, and a model of fair and equitable governance in keeping with the trend of the times. It is also a balanced, equitable and inclusive development model, nudging the global governance system to grow in a fairer, more just and reasonable direction.

Q: Which is the role that Xinhua News Agency plays in the BRI project?

A: As the Belt and Road routes cover vast areas, the political systems, development levels, legal regulations, social customs, and ethnic cultures of the related countries and regions vary. Maintaining easy information flow is fundamental to realize the vision of policy coordination, facilities connectivity, unimpeded trade, financial integration and people-to-people bond. In 2015, Xinhua News Agency launched the Xinhua Silk Road information product to serve the BRI. By providing efficient, convenient, real-time and practical economic information services, the Xinhua Silk Road is committed to changing occlusive information flow and information asymmetry, establishing a commodity trade and investment cooperation platform for governments and enterprises in countries along the Belt and Road routes. It aims to connect China's development with the development of other countries along the routes so as to fuel their development and also enable China to benefit from their development. Xinhua is not only a BRI service provider but also a participant in the Belt and Road construction.

Q: Can you please tell us the history of Xinhua as a multimedial service of economic information.

A: In 1984, then Chinese leader Deng Xiaoping wrote an inscription for Xinhua, hailing it for "developing information resources to serve the Four Modernizations" - the goals he had set forth to strengthen agriculture, industry, national defense, and science and technology. It marked the commencement of Xinhua's economic information service, which subsequently became a pioneer and leader of China's economic information industry. The China Economic Information Service (CEIS), a subsidiary of Xinhua News Agency, was established in 1989 and restructured in April 2016. CEIS is the integrated management and operation unit of Xinhua's economic information services. It oversees economic information collection, production, marketing and customer service. With China becoming the second largest economy in the world, its relationship with the world economy has become increasingly closer. The international community is paying more and more attention to China's economic development, which has entered a new normal stage with accelerated economic restructuring, industrial restructuring and upgrading, and constant advancement of the Belt and Road construction. The stage is also marked by RMB internationalization, "Made in China 2025" and other national plans, and increasing demand for China's economic information both at home and abroad.

However, the development of the Chinese economic information industry is not commensurate with China's international status and the domestic and international demand. This has inspired Xinhua to plan the development of economic information, deepen reforms, integrate resources, strive to expand, and strengthen the economic information business. This is meant to better serve the work of the economic construction and the development of the China, creating a new impetus for the common development of the world.

Q: Many analysts believe that 2018 will be the year in which the BRI project will take off. Do you agree?

A: The year 2018 marks the fifth anniversary of Chinese President Xi Jinping proposing the BRI. Thanks to joint efforts by all parties, the

initiative has been transformed into action from a concept, and translated into reality from a vision. Since 2017, driven by the Belt and Road Forum for International Cooperation held in Beijing, the BRI has yielded results in various fields. According to data released by the National Development and Reform Commission, as of May 16, China had signed 103 cooperation documents with 88 countries and regions and international organizations under the BRI. It is not just an initiative proposed by China but a common desire of all the countries along the routes, as their joining hands to build the Belt and Road shows. China is ready to conduct consultations on an equal footing with all countries along the Belt and Road to seize the opportunities provided by the initiative. It is ready to promote opening up, communication and integration among countries on a larger scale, with higher standards and at deeper levels, while giving due consideration to the interests and aspirations of all parties. The BRI is open and inclusive, and we welcome the participation of all countries and international and regional organizations in this initiative.

The year 2018 also marks the 40th anniversary of China's reform and opening up. China will roll out an array of measures to expand reform and opening up, including broadening market access, creating a more attractive investment environment, strengthening intellectual property rights protection and expanding imports. While strengthening outward investment, China is further opening up its market, which reflects the Chinese Government's emphasis on the BRI and resolution to promote international cooperation in this regard. In November this year, China will hold the first China International Import Expo in Shanghai. The theme is about the market opening-up. China will open its arms and demonstrate its market potential to the world, and welcome all countries to participate in and share new opportunities brought about by its development.

Q: How can Italian companies understand and catch this great opportunity?

A: Italy has long been associated with the Belt and Road. Historically, it was the end of the ancient Silk Road. Today, Italy, located in the heart of the Mediterranean, is a gateway to the East and West. It can be said that Italy has been an important part of the Belt and Road since ancient times. China and Italy have opportunities to cooperate in jointly building the Belt and Road, "Made in China 2025" and Italy's "Industry 4.0" in the fields of infrastructure construction, high-tech innovation, and Italy's high-quality products. The two sides should strengthen cooperation and encourage more capital to realize the integration between them. They should establish more Sino-Italian joint ventures to drive development in related fields. China's opening up door will not be closed but open even wider. China welcomes Italian enterprises to invest here and share the dividends of Chinese economic development. Italian enterprises can access to Chinese and foreign economic information through the Xinhua Silk Road -- Xinhua News Agency's national information service platform focusing on the BRI. With its four service systems -- databases in Chinese and English, credit investigation, investment counseling and think tanks service, and matchmaking among businesses, the Xinhua Silk Road provides global participants in the BRI with all-round and complete one-stop service, helping Chinese enterprises go global and foreign enterprises come in.

Dove passano le Nuove Vie della Seta

IL PROGETTO DEL PRESIDENTE XI JINPING È IN FASE DI ACCELERAZIONE, IN RISPOSTA AI VENTI PROTEZIONISTICI CHE SPIRANO DA OVEST. E PUNTA NEI PROSSIMI 10 ANNI A FAR CRESCERE GLI SCAMBI CINESI DI 2,5 TRILIARDI DI DOLLARI. ECCO SU QUALI STRADE E ROTTE

di Pier Paolo Albricci e Andrea Pira

Hank Paulson, mitico ceo di Goldman Sachs e segretario al Tesoro Usa negli anni neri della crisi finanziaria globale del 2008, ha incalzato: «Spero che gli Stati Uniti, guardino alle opportunità che possano derivare, partecipandovi.» Forse li ha ingolositi il continuo riferimento al nuovo piano Marshall, storicamente una delle più brillanti iniziative a Stelle e Strisce, che calcolato ai valori di oggi corrisponderebbe a 130 miliardi di dollari, mentre per la Bri si parla di investimenti per alcuni trilioni di dollari almeno 3 nei prossimi 5 anni. Come, infatti, sarebbe possibile ignorare un programma che ad oggi, a cinque anni dal lancio, ha coinvolto 72 paesi del mondo, con il 62% della popolazione globale, e il 35% dei commerci e il 30% del Pil mondiale? E che ha in previsione di investire 8,6 trilioni di dollari nell'Asia sud-orientale? I numeri, pur rilevanti, sono solo uno degli aspetti che colpisce della Belt and Road Initiative (Bri). La strategia lanciata dalla Cina nel 2013 sta beneficiando di due grandi trend esterni che hanno scaldato l'interesse generale a livello internazionale: il primo è il ritorno alla crescita globale nel 2017, che ha segnato la fine della stagnazione seguita alla grande crisi. Il secondo si cristallizza intorno al go east, il trend di lungo periodo dello spostamento del pendolo della storia e dell'economia da Occidente a Oriente. Nel 2027 la Cina sarà, la prima economia del mondo anche come reddito pro-capite, calcolato a parità di potere d'acquisto, e l'India poco dietro. Questi due grandi paesi faranno dell'Asia il polo di attrazione negli spostamenti degli

“一带一路”示意图

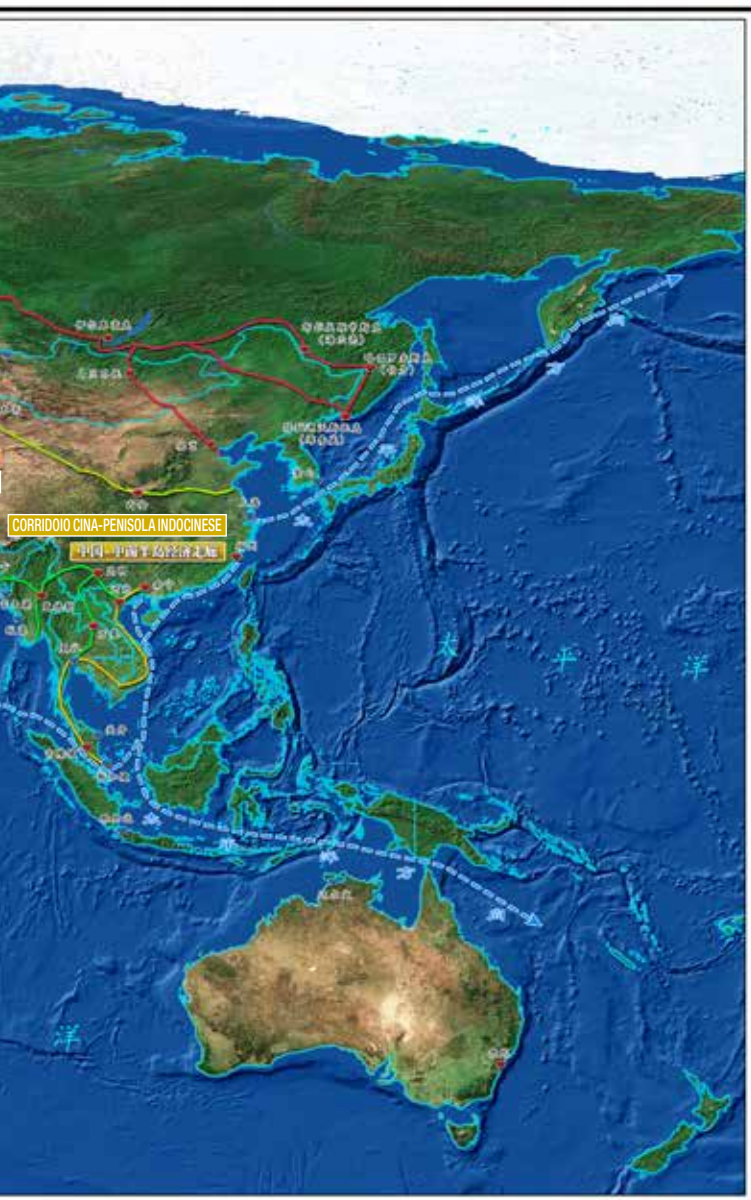


审图号: GS(2016)3237号



新丝绸之路经过的地区

汉克·保尔森 (Hank Paulson) 是一位传奇人物。在2008年全球金融危机中，他曾担任高盛投资公司 (Goldman Sachs) 首席执行官 (CEO) 和美国财政部部长。他一直强调：“我希望美国参与到‘一带一路’倡议中，寻找可能出现的机遇”。事实上，如果一项计划在推出五年后的今天已吸引世界上72个国家参与其中，涉及全球62%的人口及35%的商业活动，而世界生产总值中有30%由此产生，那么怎么可能对这样一项计划视而不见呢？更不用说这项计划预计还会在东南亚地区产生8.6万亿美元的投资。以上数字尽管庞大，但仅仅是“一带一路”倡议 (BRI) 许多令人瞩



国家测绘地理信息局 监制

1

La scorso gennaio, nel suo primo Libro bianco sull'Artico, Pechino ha parlato per la prima volta della nuova Via della Seta polare, prefigurando la possibilità che molti dei traffici merci in esportazione ed importazione tra Cina ed Europa attraversino l'Oceano Artico, oggi agibile tutto l'anno. Secondo uno studio dall'Artic Institute della Copenhagen Business School, a cui ha collaborato il prof. Michele Geraci, la rotta polare consentirebbe di risparmiare quasi un terzo del tempo di navigazione, 48 giorni, oggi necessario per collegare direttamente Shanghai a Rotterdam.

今年1月中国政府发布《中国的北极政策》白皮书，首次明确提出依托北极航道的开发利用，与各方共建“冰上丝绸之路”。未来中国和欧洲的进出口货物运输可通过北极航道实现全年通航。哥本哈根商学院北极研究所 (Artic Institute) 与迈克·杰拉奇 (Michele Geraci) 教授的研究显示，北极航线将节省近三分之一的航行时间，目前传统航线从上海到达鹿特丹需要48天。

2

Le vie terrestri della Bri ripercorrono su strada ferrata e in parte su asfalto il tracciato dell'antica Via della Seta e puntano a mettere in comunicazione i grandi centri di produzione della Cina centrale con la Russia e i mercati del centro e Nord Europa, passando dall'Iran e dalla Turchia. Un'alternativa a questa via è la Transeurasia railroad che dal 2014 collega Chongqing, in Cina, con Duisburg, in Germania. È una linea, lunga poco meno di 12 mila chilometri, che viene percorsa in 14 giorni

“一带一路”倡议在陆上丝绸之路由铁路和公路贯穿，途径伊朗和土耳其，将中国中部的主要生产中心与俄罗斯和欧洲中北部市场相连接。另一条新路线是中欧铁路大通道，自2014年起将中国的重庆市与德国的杜伊斯堡相连接。该铁路全长约1.2万公里，行驶时间为14天。

3

È il cosiddetto corridoio economico Cino-pakistano lungo circa 3 mila chilometri che mira a mettere in comunicazione le regioni della Cina orientale con l'Oceano Indiano e in particolare lo scalo di Gwadar, in Pakistan, da cui poi il traffico viene reindirizzato via mare verso il nord Africa e l'Europa. Per rendere facilmente agibile questo corridoio sono previsti 45 miliardi di dollari di investimenti da parte di AIIB e Silk Road Fund

中巴经济走廊全长约3千公里，目标是借助巴基斯坦将中国的西部地区与印度洋连接起来。通过巴基斯坦的瓜达尔港口，货物经海运中转运往北非和欧洲。为了建设中巴经济走廊，亚洲基础设施投资银行和丝路基金预计将投资450亿美元。

4

La via marittima, la cintura del piano Bri, è la rotta sud che collega i porti della costa orientale cinese con i principali scali del sudest asiatico e con l'Africa, in un sistema di approdi integrati, da cui i traffici vengono reindirizzati, attraverso Suez, verso il Mediterraneo e di qui ai mercati europei. Il piano è sostenuto da specifici accordi interni alla BRI di Pechino con Indonesia, Malesia, Thailandia, India, Sri Lanka. Pakistan, Kenya, Arabia Saudita ed Egitto, spesso dei veri e propri trattati di libero scambio

“一带一路”倡议中的海上丝绸之路将中国东海岸港口与东南亚主要中转站以及非洲相连。在这个海上运输体系中，货物通过苏伊士运河和地中海运往欧洲市场。中国与印度尼西亚、马来西亚、泰国、印度、斯里兰卡、巴基斯坦、肯尼亚、沙特阿拉伯和埃及签署了共建“一带一路”合作协议，这些是真正的自由贸易协议。



scambi commerciali, misurati dall'aumento dei trasporti di merci lungo i maggiori corridoi mondiali entro la fine del prossimo decennio e poi entro il 2050 (rappresentati plasticamente nella mappa alla pagina successiva). Dalle previsioni dell'Ocse emerge che gli scambi intra-Asia triplicheranno entro il 2030, e quintuplicheranno entro il 2050, mentre quelli intra europei cresceranno dell'82% nel 2030 e dovrebbe moltiplicarsi per tre alla metà del secolo. Si tratta di un trend già in atto. Gli analisti di Hongkong Shanghai Bank Corporation (Hsbc), hanno calcolato che nel 2017, il valore degli scambi lungo i corridoi commerciali che hanno Cina, India e Hong Kong (Cina) come sbocco o punto di partenza, è cresciuto del 15% contro il 4,4 % di crescita nell'area Asia Pacifico e il 2,9 degli scambi globali. «I flussi di beni vanno spostandosi





丝绸之路沿线过去数十年间遍布陆地和海洋的物流、交通和基础设施网络。中国已拨款数千亿公共基金，并委托国内主要银行为这些项目提供资金。该倡议的主要发起人习近平主席认识到并强调了与参与各种项目的国家和企业实现双赢合作的可能性。项目数量共有1400个左右，总额达3000亿美元，一旦完成并运作，不仅将成为东道国的财富，而且会产生连锁效应。一方面，这些项目会促进贸易的流动，使其重要性得到提升；另一方面，这些项目会产生地域影响，刺激新一轮住宅或商业地产开发，促进当地劳动力就业，刺激消费并吸引新的投资者。

倍耐力轮胎公司 (Pirelli) 的首席执行官兼意中商业论坛 (Italy-China Business Forum) 联合主席马尔科·特隆凯蒂·普罗维拉 (Marco Tronchetti Provera) 十分信服“一带一路”倡议所依据的双赢逻辑。马尔科强调：“为了确保‘一带一路’倡议在全球范围内产生积极影响，并真正实现长期聚合的目标，必须促成各机构、企业和金融界之间的对话机制。”

向外资企业开放中国国内市场，实行公开竞争，这与“一带一路”倡议直接相关。意大利及其企业能够为中国国内市场以及受“一带一路”倡议影响的第三国提供持久技术和最终产品，因此，这对他们来说是一个机遇。意大利驻华大使谢国谊 (Ettore Sequi) 密切关注“一带一路”倡议的进展，并说道：“除了作为‘一带一路’倡议海路和陆路的首选合作伙伴，（意大利）也有机会成为欧洲和中国之间的贸易路线的战略枢纽。随着‘一带一路’倡议向前推进，在第三国家与中方合作伙伴展开

目的侧面之一。中国在2013年启动的“一带一路”倡议 (BRI) 得益于国际社会普遍关注的两个主要外部趋势：2017年全球经济恢复增长（标志着金融危机带来的停滞期结束），以及长期“东进”趋势（标志着历史和经济的钟摆从西方向东方运动）。

中国有可能于2027年成为世界第一大经济体，而按同等购买力计算的人均收入也会位列第一，印度紧随其后。上述两个大国将使亚洲成为吸引商业往来的中心，其衡量标准就是十年后以及到2050年世界主要走廊上货运量的增长幅度（详见第二页上的地图）。经济合作与发展组织 (OECD) 预测亚洲内部贸易额到2030年将翻两番，而到2050年将增长五倍，而欧洲

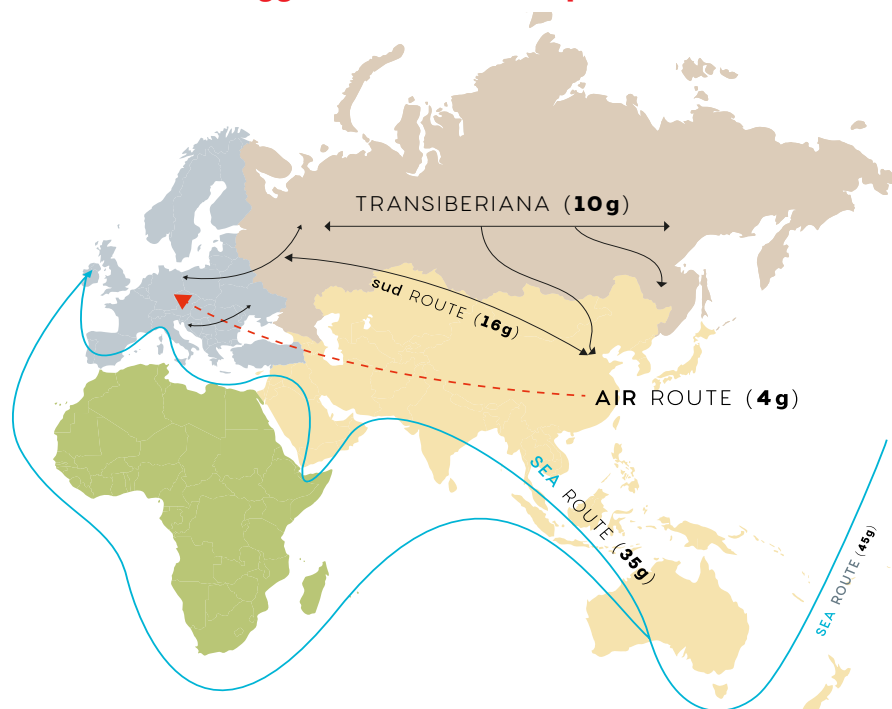
内部贸易到2030年将增长82%，至本世纪中期将增长三倍。这一趋势已经成形。根据汇丰银行 (HSBC) 分析师计算，2017年以中国、印度和中国香港为起止点的贸易走廊沿线贸易额增长了15%，亚太地区增长了4.4%，而全球增长率则为2.9%。“无论原产地或目的地，货物都在地理上向东部流动。”经济学家保罗·科斯塔 (Paolo Costa) 补充说，他曾担任威尼斯港务局 (Port of Venice) 局长，同时也是一位对丝绸之路做过深入研究作家，“数据和预测均证实欧亚贸易关系已成为并且将继续成为最重要的贸易关系，扭转了过去一个世纪间跨大西洋贸易模式的主导地位。”

“一带一路”倡议有助于新建、重建或完善新

Immagini lungo la storica Via della Seta, in Cina e in Asia centrale. Parte dell'itinerario, 1.700 chilometri, è stata percorsa l'anno scorso da un rally di Ferrari, in occasione del 70° anniversario di Maranello, che ha toccato tra l'altro le scenografiche montagne colorate del Zhangye Danxia National Geopark nella provincia di Gansu. A sinistra, nella pagina accanto, il deserto del Takamakkan, nella regione uigura dello Xinjiang (Cina), sopannominato il Mare della Morte, e qui sopra la Karakorum highway attraverso la catena himalayana

中国和中亚地区丝绸之路的沿路图像。去年的法拉利70周年庆马拉内罗返乡拉力赛（中间的图像）经过该路的一部分地段，即1700公里，穿越甘肃张掖丹霞国家地质公园里壮观的彩色丘陵。另一页中的左图是中国新疆维吾尔自治区有“死亡之海”之称的塔克拉玛干沙漠，此页上图是穿越喜马拉雅山脉的喀喇昆仑公路。

La durata del viaggio tra Cina ed Europa



La grafica illustra i migliori tempi di percorrenza lungo le diverse rotte commerciali tra Cina ed Europa

图表展现了中国与欧洲之间不同贸易航线的最佳用时。

geograficamente, sia in origine sia in destinazione, verso Est,» ha tirato le somme Paolo Costa, economista, ex ministro del Porto di Venezia, autore di uno studio approfondito sulla Via della Seta. «Dati e previsioni confermano che la relazione commerciale Asia-Europa è divenuta e rimarrà la più importante, rovesciando il paradigma del dominio del commercio transatlantico del secolo scorso». La Belt and Road Initiative contribuirà a costruire ex novo, ristrutturare o migliorare le infrastrutture logistiche, di comunicazione e di rete, lungo le Nuove vie dalle Seta che via terra e via mare si sono sviluppate negli ultimi decenni. La Cina stanziato centinaia di miliardi di fondi pubblici e inviato le principali banche del paese a intervenire per finanziare quei progetti. il presidente Xi Jinping, grande sponsor dell'iniziativa, ha visto e ribadito anche la possibilità di una cooperazione win win con i paesi e le imprese partecipanti ai diversi progetti. Perché i progetti messi in cantiere, circa 1.400 finora per un totale di 300 miliardi, una volta completati e funzionanti, non solo saranno patrimonio

La lunga marcia in 13 tappe

1

17 settembre 2013

Il presidente Xi Jinping (nella foto con il presidente Nazarbaev) promuove il progetto di una Nuova via della seta all'Università di Astana in Kazakistan: si chiamerà One belt one road (Obor)



2013年9月17日

习近平主席（图为他与纳扎尔巴耶夫总统的合影）在阿斯塔纳大学正式提出新丝绸之路项目：“一带一路”倡议

2

8 febbraio 2014

A Sochi, in Russia, Xi raggiunge un accordo con Vladimir Putin per lo sviluppo della Nuova via della seta terrestre e marittima. Il corridoio ferroviario transeurasiano russo si apre alla Bri

2014年2月8日 在俄罗斯索契，习主席和弗拉基米尔·普京就海上和陆地丝绸之路的建设达成一项重要协议。俄罗斯跨欧亚大铁路为“一带一路”倡议大开方便之门。



3

24 ottobre 2014

Ventuno paesi asiatici firmano per la costituzione dell'Asian Infrastructure Investment Bank (Aiib), a sostegno dei progetti Bri. Tra questi anche Singapore, India, Filippine, Vietnam, Thailandia. L'istituto ha un capitale iniziale di 100 miliardi di dollari. Finora ne ha erogati 4,3 miliardi per 25 progetti.

2014 10 24 21个亚洲国家就成立支持新丝绸之路的亚洲基础设施投资银行（AIIB）签署了一份备忘录，其中也包括新加坡、印度、菲律宾、越南、泰国、老挝。该银行法定资本为1000亿美元，将为沿路项目提供资金。

4

16 febbraio 2015

Le principali banche cinesi danno vita al Silk Road affidato a Wang Yanzhi (a destra), con una dotazione iniziale di 40 miliardi di dollari. Alla fine dell'anno ne entreranno a far parte 12 paesi occidentali, tra cui Italia, Francia, Germania e Spagna, oltre a Australia, Sud Corea e Nuova Zelanda.

2015年2月16日 中国主要的几家银行成立丝路基金，由王燕之（右图）领导，初始规模为400亿美元。今年年底除了美国的三个历史盟友，即澳大利亚、韩国和新西兰之外，还有12个西方国家将加入该基金，其中包括意大利、法国、德国和西班牙。

5

27 novembre 2015



Per accelerare lo sviluppo dei progetti la Cina firma cinque accordi con Polonia, Bulgaria, Repubblica Ceca, Slovacchia e Serbia. Nell'Europa centro-orientale si trova un quarto dei paesi coinvolti dal progetto.

2015年11月27日 为了促进项目发展，中国与波兰、保加利亚、捷克、斯洛伐克和塞尔维亚签署了五份合同。中东欧国家占“一带一路”参与国家总数的四分之一。

6

21 gennaio 2016

Cosco acquisisce il 67% della Piraeus Port Authority, che gestisce il porto greco del Pireo, per 370 milioni di euro, per farne l'approdo mediterraneo della nuova via della Seta marittima. Promette altri 350 milioni di investimenti nei successivi 10 anni.

2016年1月21日 中国主要的海运综合企业——中远集团以3.7亿欧元收购比雷埃夫斯港口管理局67%的股权，旨在使之成为新海上丝绸之路的地中海着陆点。公司承诺将在未来10年再投资3.5亿欧元。

7

15 febbraio 2016

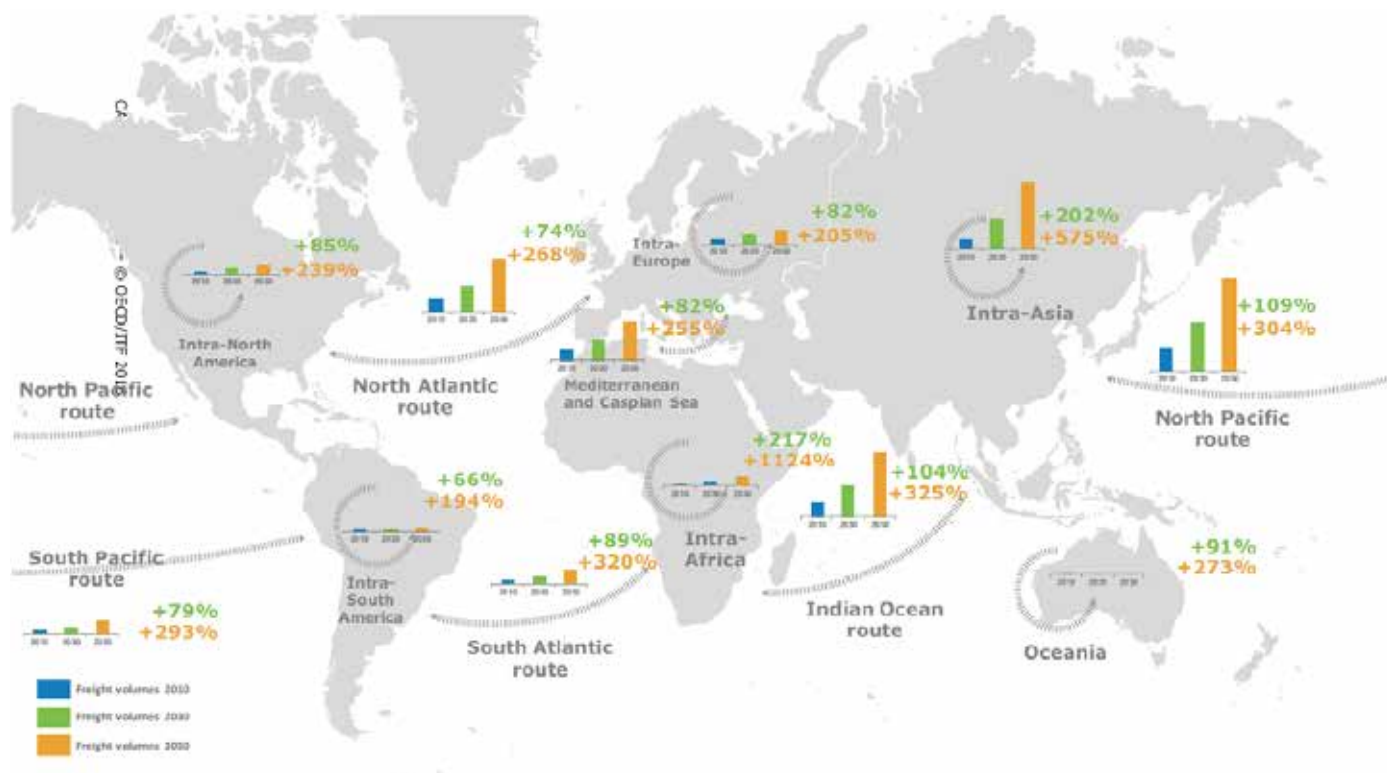
Il primo treno merci che collega la Cina all'Iran nell'ambito Obor arriva a Teheran. Era partito il 28 gennaio. Via mare la merce avrebbe impiegato oltre 30 giorni in più per arrivare a destinazione



2016年2月15日 连接中国与伊朗的“一带一路”首列货运列车到达德黑兰。它于1月28日启程，所耗时间比海路节省了30天。



Si sposta a est la crescita dei volumi di trasporto internazionale



L'infografica mette in evidenza le aree del mondo che nei prossimi anni registreranno la crescita maggiore negli scambi di merci, misurati in tonnellate/km nei diversi corridoi. Quello intrasiatico dovrebbe quintuplicare la portata entro il 2050 rispetto al 2010, secondo un report dell'International Transport Forum dell'Ocse

信息图着重介绍全世界在接下来几年里商品贸易将达到增长的地区，在不同走廊中以吨/公里计量。经济合作与发展组织的国际运输论坛报告显示，与2010年相比，到2050年这个数据在亚洲内部将增长至四倍。

的三角（或商业、工业和基础设施项目）合作有了新的视角。”

能源博弈……

作为初级供应商或转包商参与到中国“一带一路”倡议的能力将继续取决于重要的战略

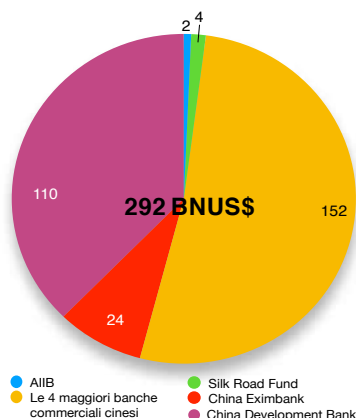
产业，即能源。新丝绸之路的开放和加强实际上为中国提供了改善自身能源供应安全的机遇，使其能摆脱某种地理瓶颈，实现能源多元化。目前，中国约85%的石油进口及50%的天然气进口经由马六甲海峡（Strait of Malacca）中转。国际紧张局势在理论上能够阻挡航线，从

而阻碍供应。“一带一路”沿线将至少采用三种不同方式建立贸易走廊，以便使供应多元化：中巴经济走廊、中缅天然气管道以及中国—中亚天然气管道。中国做出这些选择的意图是摆脱自身对碳氢化合物的依赖，以便确保到2050年国内至少15亿人口对可再生能源的需求。

但是，根据标准普尔（S&P）的计算，此举预计只能轻微缓解对天然气和石油的需求。要满足计划中的增长，石油供应量应该翻一番，达到每日1920万桶，而天然气则须翻一番，达到7710亿立方。不难想象，在欧亚大陆各国境内进行钻探、修建天然气管道和发电厂将为埃尼集团（Eni）、萨伊博姆公司（Saipem）、安萨尔多能源公司（Ansaldo Energia）、国家可再生能源公司（Enel Green Power）和萨利尼·英波基洛工业集团（Salini Impregilo）等公司带来大量业务，而这一现象已出现在哈萨克斯坦、乌兹别克斯坦、塔吉克斯坦和巴基斯坦等国。并且如果该能源方案延伸至中国主要碳氢化合物供应源——波斯湾（伊朗和阿联酋之间），上述意大利品牌公司连同几十个信用良好的下级供应商将提供帮助。当然，新能源基础设施将会带来配电和通信网络基础设施业务。全球对通信网络光纤布线的需求是当前可



Chi ha finanziato, finora 迄今为止谁进行了投资



Fonte: Oxford Economic

del paese ospitante, ma produrranno effetti a cascata. Da un lato faciliteranno il flusso degli scambi, accrescendone l'importanza, dall'altro provocheranno ricadute sul territorio, stimolando nuovi sviluppi immobiliari residenziali o commerciali, impiegando mano d'opera locale, stimolando un flusso di consumi e attirando nuovi investitori. Della logica win win che sorregge l'architettura della Bri, è convinto **Marco Tronchetti Provera**, ceo di Pirelli e co-chairman del Business Forum Italia Cina. «Per fare

**«PER FARE IN MODO CHE
LA BELT & ROAD INITIATIVE
ABBI EFFETTI POSITIVI
SU SCALA GLOBALE
E POSSA SODDISFARE
I SUOI PROPOSITI DI
PROGETTO AGGREGATIVO
OCORRE ALIMENTARE
IL DIALOGO TRA
ISTITUZIONI, IMPRESE
E MONDO FINANZIARIO»**

in modo che la Belt & Road Initiative abbia effetti positivi su scala globale e possa davvero soddisfare i suoi propositi di progetto aggregativo di lungo termine occorre alimentare il dialogo tra istituzioni, imprese e mondo finanziario,» ha sottolineato l'imprenditore. L'apertura del mercato domestico cinese alla concorrenza e alle imprese estere è in relazione diretta alla strategia Bri. Di qui l'opportunità che emerge per l'Italia e le sue aziende capaci di schierare una consi-

tente offerta di tecnologie e prodotti finali appetibili sul doppio fronte del mercato domestico cinese e di quello dei paesi terzi toccati dalla Bri. «Oltre ad accreditarsi come partner privilegiato per lo sviluppo dell'asse marittimo della BRI e di quello terrestre, diventando hub strategico nelle rotte commerciali tra Europa e Cina,» ha insistito Ettore Sequi, ambasciatore italiano a Pechino, che segue attentamente l'evolversi della strategia Bri, «il progressivo sviluppo dell'iniziativa presenta nuove prospettive di cooperazioni triangolari, ovvero iniziative commerciali, industriali e infrastrutturali da realizzarsi con partner cinesi in Paesi terzi».

LA PARTITA DELL'ENERGIA...

La capacità di inserirsi nei piani cinesi come fornitori o subfornitori riguarda e riguarderà un settore strategico di prima grandezza, l'energia. L'apertura e il potenziamento delle Nuove Vie della Seta è, infatti, per Pechino l'occasione di migliorare la sicurezza degli approvvigionamenti energetici, svincolandoli da alcune strettoie e condizionamenti. Attualmente, circa l'85% del petrolio importato dai cinesi e il 50% del gas passa per lo stretto di Malacca ed

La lunga marcia in 13 tappe

8

25 marzo 2016

Durante il Forum asiatico di Boao la Cina lancia un appello per costruire una comunità economica fra le isole sulla Via della seta marittima per rafforzare la costruzione delle infrastrutture, coordinare il trasporto marittimo e aereo, aprire i punti logistici commerciali regionali e fondare un sistema informatico condiviso.

2016年3月25日
在博鳌亚洲论坛期间，中国呼吁海上丝绸之路的沿路岛屿建立一个经济共同体，以此来完善基础设施建设、协调海运和空运业务、开放当地的贸易物流节点和成立一个共享计算机系统。

9

15 maggio 2017

A Yanqi Lake, vicino Pechino, 29 tra Capi di Stato e di Governo partecipano al primo Forum Belt and Road Iniziative impegnandosi su una strada comune per promuoverla. Paolo Gentiloni rappresenta l'Italia da premier. La Cina annuncia che inietterà 113 miliardi di dollari in più del previsto entro il 2022

2017年5月15日
在北京附近的雁栖湖，29位国家元首和政府首脑参加“一带一路”国际合作高峰论坛并承诺将共同努力推动该倡议。Paolo Gentiloni作为国家总理代表意大利。中国宣布将超出预期投资，在2022年底前再增资1130亿美元。

10

26 gennaio 2018

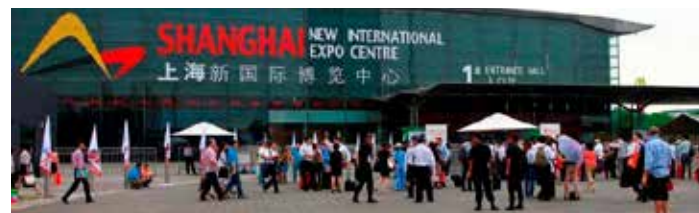
Il governo cinese pubblica il primo libro bianco sull'Artico, dove parla di Via della Seta polare, un progetto di cooperazione internazionale. La Cina prevede che la rotta del nord possa diventare strategica per il commercio internazionale

2018年1月26日
中国政府发表《中国的北极政策》白皮书，其中谈到了冰上丝绸之路这一国际合作项目。中国预测北航线将成为国际贸易的战略路线。



11

6 novembre 2018



All'Exhibition and Trade Fair di Shanghai, su un'area di oltre 200 mila mq si aprirà la prima fiera delle importazioni internazionali in Cina, iniziativa fortemente voluta da Xi Jinping per manifestare lo spirito di apertura al commercio internazionale del governo

2018年11月6日
在面积达20多万平方米的上海国家会展中心里，中国首个国际进口博览会即将开幕，这个举措由习近平大力提倡，展现出政府开放国际贸易的意愿。

12

2019

Il secondo Forum sulla Belt and Road si terrà a Pechino l'anno prossimo, probabilmente in maggio (il primo si era svolto nel maggio del 2017). Servirà a fare il punto sull'avanzamento dei progetti e delle iniziative legate alla costruzione della nuova Via della Seta.

2019年
中国将于2019年在北京举办第二届“一带一路”国际合作高峰论坛（第一届于2017年5月举行）。旨在检查与丝绸之路建设有关的项目和措施的进展情况。

13

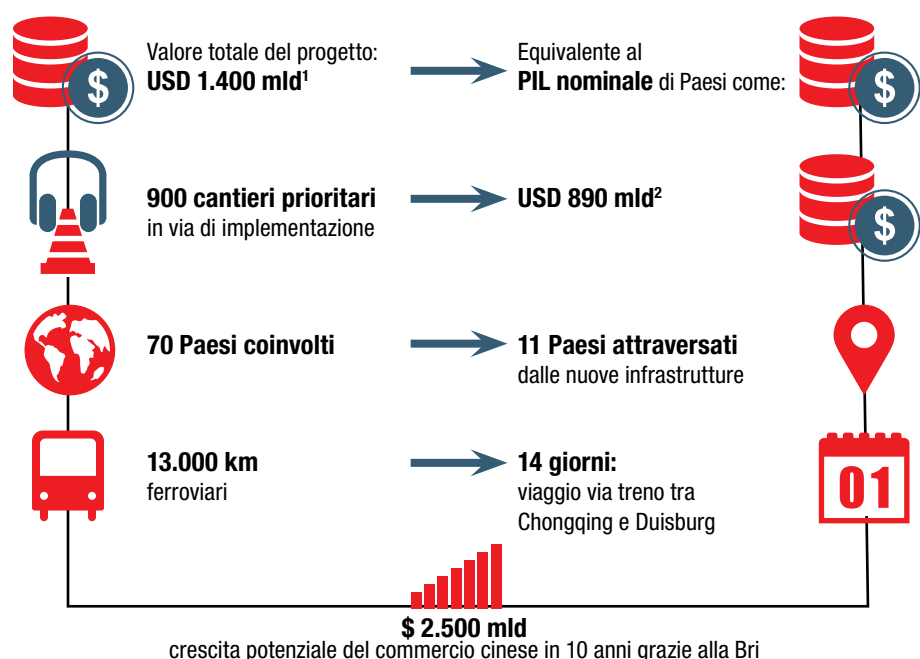
2049

Pechino ha dichiarato che il progetto sarà completato nel suo tracciato principale. Secondo l'Hong Kong Trade Development Council, entro il 2050 la BRI arriverà a contribuire per l'80% al tasso di crescita annuo dell'intero Pil mondiale.

2049年
北京政府宣布将完成“一带一路”项目的主要定线。香港贸易发展局认为，“一带一路”项目在2050年底前将会为全球GDP贡献80%的年增长率。



I numeri chiave della Bri 一带一路倡议的关键数据



Fonte: Sace - 1 Il piano Marshall ammonterebbe a circa 130 miliardi di dollari a prezzi correnti (14 miliardi di dollari di 70 anni fa) / 2 - secondo China Development Bank

用资源的两倍，中国的需求高居第一。中国已将新建城市和通信线路提上议事日程。

.....而银行方面

假设存在上述趋势，人们会产生这样的疑虑，有些人会担心，所有这些项目是否能够得到资金支持，其资金提供方又是谁？“目前，各部门机构对‘一带一路’项目提供的资金支持仍远远不能满足实际需求。愿意为这些项目提供足够的资金支持的独立性机构不是很多，因为基础设施建设具有较高的进入壁垒，建设工程有很长的时间周期和高风险，并且在施工阶段不具备经济利益。” 中国银行首席执行官兼意中商业论坛联合主席陈四清说道。事实上，近年来中国政府所投入的种子资本已有数千亿美元。中国政府承诺到2020年该资本额将达到1万亿美元。此外，由中国几大银行推动成立的丝路基金 (Silk Road Fund) 还会额外提供400亿美元的资金。总资本约1000亿美元的亚洲基础设施投资银行 (Asian Infrastructure Bank) 成立，专门为“一带一路”倡议下的项目提供资金支持。然而，项目投资缺乏私人资本，因为投资者更多地关注政治风险、建筑风险、汇率和原材料价格，所有上述因素都会迫使投资者审慎行事，特别是在为长期项目融资时。无论是公路、铁路、机场还是通信网络，如果能得到这些基础设施20年或30年的开发特许权，那么就可以抵消风险吗？标准普尔的分析师称：“一切的关键在于受益国家是否能长期持续获得项目和相关衍生品所产生的价值。” 这将在很大程度上取决于项目的质量。

è quindi in balia di tensioni internazionali che potrebbero essere capaci, in teoria, di provocare il blocco delle rotte e, pertanto, delle forniture.

La mappa dei corridoi che verranno sviluppati lungo la Belt and Road traccia almeno tre differenti vie per diversificare le forniture: il corridoio economico tra Cina e Pakistan, un gasdotto che collega la Cina e il Myanmar e le reti per il gas tra la Cina e l'Asia centrale. A queste scelte si accompagna l'intenzione di affrancarsi dalla dipendenza da idrocarburi, con l'obiettivo di assicurare l'energia necessaria ai 1,5 miliardi e più di persone che abite-

**«UN'ALTRA IMPLICAZIONE
IMPORTANTE DEL PIANO
STRATEGICO È CHE LO
YUAN È E SARÀ LA VALUTA
PRINCIPALE DI SCAMBIO
NEL FLUSSI GENERATI DA
QUESTI INVESTIMENTI,
IL CHE AIUTERÀ IL SUO
PROCESSO DI
INTERNAZIONALIZZAZIONE»**

ranno là nel 2050 con fonti rinnovabili. Tuttavia questa prospettiva mitigherà soltanto in parte la domanda di gas e petrolio, che per sostenere lo sviluppo programmato dovrebbero raddoppiare, ha calcolato S&P, a 19,2 milioni di barili al giorno e quelli di gas naturale, quadruplicare a 771 miliardi di metri cubi. Non è difficile immaginare che perforazioni, gasdotti e centrali elettriche nei territori dell'Eurasia daranno un bel lavoro ad aziende del calibro di Eni, Saipem, Ansaldo Energia, Enel Green Power, Salini Impregilo come sta già succedendo in Kazakistan, Uzbekistan, Tagikistan, Pakistan. Ma lo scenario energetico si allarga anche al Golfo Persico dove sia sul fronte Iraniano che su quello degli emirati arabi, gli stessi nomi, più decine e decine di subfornitori con ottime credenziali, sono già tra i leader di mercato. Ed è inoltre naturale che le infrastrutture energetiche si trascineranno dietro quelle elettriche per la distribuzione e le reti di comunicazione. La domanda di fibra per il cablaggio di reti di comunicazione è nel mondo il doppio dell'offerta disponibile, con punte acute proprio in Cina, dove nuove urbanizzazioni e infrastrutture sono all'ordine del giorno.

...E QUELLA DELLE BANCHE

Assodato che questi sono i trend, c'è piuttosto chi si domanda, alcuni con preoccupazione, se e chi sarà in grado di finanziare tutti questi progetti. «Allo stato attuale, il sostegno finanziario fornito dalle istituzioni di settore al progetto Belt&Road è ancora lontano dal coprire l'effettiva domanda. Le istituzioni indipendenti disposte a garantire un sostegno finanziario sufficiente a questi progetti non sono molte perché la costruzione di infrastrutture presenta elevate barriere di ingresso, le opere hanno un lungo ciclo di vita e rischi elevati, e nella fase di costruzione non ci sono benefici economici,» ha avvertito Cheng Siqing, ceo di Bank of China e co-chairman del business Forum Italia Cina. È vero che il seed capital, il seme, messo dal governo cinese che ha innescato il meccanismo in questi anni ammonta a centinaia di miliardi con un impegno ad arrivare a mille miliardi entro il 2020. A cui si aggiungono i 40 miliardi messi a disposizione dal Silk

The new Silk Roads of the XXI century



Road Fund promosso dalle maggiori banche cinesi. Oltre ai fondi strutturali della Asian Infrastructure Investment bank, creata con un capitale di 100 miliardi per finanziare i progetti BRI. Mancano però all'appello i capitali privati che guardano di più ai rischi politici, di costruzione, nei tassi di cambio, nel prezzo delle materie prime, fattori che spingono i creditori alla prudenza soprattutto quando si tratta di finanziare progetti di lungo periodo. Basteranno le concessioni per 20 o 30 anni sullo sfruttamento delle infrastrutture, che si tratti di strade, ferrovie, scali o reti di comunicazione, a compensare il rischio? «La chiave di tutto è se i progetti e i relativi spinoff avranno un valore capace di durare nel tempo per i Paesi beneficiari,» hanno scritto gli analisti di S&P. Il che molto dipenderà dalla qualità delle realizzazioni».

Sta di fatto comunque che l'attivazione delle fonti finanziarie private è incominciata. Sull'asse Pechino-Londra si sta muovendo l'ex premier inglese David Cameron per coinvolgere grandi investitori in un fondo destinato a finanziare progetti Bri, molte istituzioni hanno aumentato l'attenzione verso questo programma, sui mercati finanziari di Londra e Hong Kong sono state emesse obbligazioni a tema Belt&Road che sono finite nei portafogli di investitori privati, e intanto le grandi banche internazionali hanno alzato le antenne, dagli inglesi della Hsbc e Standard Chartered per finire ai francesi della Bnp Paribas con la sua controllata italiana Bnl e a Intesa Sanpaolo. E se entro l'anno, come ha promesso Xi Jinping, la Cina aprirà ulteriormente il suo mercato interno agli operatori finanziari esteri, banche e assicurazioni, sarà la dimostrazione della voglia di partnership.

Hank Paulson, the legendary CEO of Goldman Sachs and US Treasury Secretary in the the 2008 financial crisis, has insisted: "I hope that the United States, will look to the opportunities that could arise by participating". How, in fact, could it be possible to ignore a plan that today, five years after its launch, has involved 72 countries in the world with 62% of the global population that develops 35% of the businesses and 30% of the world's GDP? And that expects to invest 8.6 trillion dollars in Southeast Asia?

The numbers, although significant, are only one of the striking aspects of the Belt&Road Initiative (B&RI). The B&RI conceived in Beijing in 2013 is benefitting from two major external trends that have warmed general interest: the return to global growth in 2017, which has marked the end of the stagnation following the great crisis, and "go east", the long-term trend that characterizes the movement of the pendulum of history and economy from the West to the East. In 2027 China will be, , the world's first economy, also for per-capita income, calculated with equal purchasing power, with India just a bit behind. These two great countries will make Asia the pole of attraction in commercial exchanges, measured by the increase in the transport of goods along the major world corridors by the end of the next decade and then by 2050 (manifestly represented in the map on the next page). The OECD forecasts predict that intra-Asia trade will triple by 2030, and increase five-fold by 2050, while intra-European trade will grow 82% by 2030 and should increase three-fold by the middle of the century. This trend is already underway. The analysts of Hongkong Shanghai Bank Corporation (HSBC), have calculated that in 2017 the value of trade along the trade corridors with China, India and Hong Kong as their starting or ending point grew by 15% against 4.4% growth in the Asia Pacific area and 2.9% in global trade. "The flows of goods are moving geographically, both in origin and destination, to the East", added Paolo Costa, economist, past minister in the Italian government and past president

of the Venice Port Authority and author of an in-depth study on the Silk Road. "Data and forecasts confirm that the Asia-Europe trade relationship has become and will remain the most important, reversing the paradigm of dominant transatlantic trade over the last century".

The Belt&Road Initiative, which will help build from scratch, restructure or improve the logistics, communication and network infrastructures along the New Silk Roads that have developed over land and sea in the last decades. The country has allocated hundreds of billions of public funds and sent the main banks of the country to intervene to finance those projects. President Xi Jinping, the great sponsor of the initiative, has seen and reiterated the possibility of win-win cooperation with the countries and companies participating in the various projects. There are about 1,400 projects put in place so far for a total of 300 billion, once they have been completed and are functioning, not only will they be managed by the owners and heritage of the host country, but will produce cascading effects. On the one hand they will facilitate the flow of exchanges, increasing their importance, and on the other they will have repercussions on the territory, stimulating new residential or commercial real estate developments, using local labour, stimulating consumption and attracting new investors.

Marco Tronchetti Provera, CEO of Pirelli and co-chairman of the Italy-China Business Forum, is convinced of the win-win logic that supports the B&RI. "To ensure that the Belt&Road Initiative has positive effects on a global scale and can truly satisfy its long-term aggregation project, dialogue must be fostered between institutions, businesses and the financial world", stressed the entrepreneur. The opening of the Chinese domestic market to competition and foreign companies is directly related to the initiative. Hence the opportunity that emerges for Italy and its companies able to deploy a substantial offer of lasting technologies and end products on the Chinese domestic market and that of third countries affected by the B&RI. "In ad-

dition to being accredited as a privileged partner for the development of the B&RI and the terrestrial maritime axis, thereby becoming a strategic hub for trade routes between Europe and China, the progressive development of the initiative presents new perspectives of triangular cooperation, or commercial, industrial and infrastructural initiatives, to be carried out with Chinese partners in third countries”, explained Ettore Sequi, Italian ambassador to Beijing who closely monitors the evolution of the B&RI strategy.

The ability to enter into Chinese plans as suppliers, or subcontractors, concerns and will concern a strategic sector of great magnitude: energy. The opening and strengthening of the New Silk Roads is, in fact, an opportunity for Beijing to improve the security of its energy supplies, releasing them from certain geographical bottlenecks and diversifying the sources. Currently, about 85% of the oil imported by the Chinese and 50% of the gas passes through the Strait of Malacca and is therefore at the mercy of international tensions which are theoretically capable of blocking the routes and therefore the supplies. The map of corridors that will be developed along the Belt&Road traces at least three different ways to diversify supplies: China-Pakistan economic corridor, China-Myanmar gas pipeline and the gas networks between China and Central Asia. These choices are accompanied by China's intention to free itself of its dependence on hydrocarbons, with the aim of ensuring the energy needed for the 1.5 billion

and more who will live there in 2050 with renewable sources.

However, this prospect will only slightly mitigate the demand for gas and oil - S&P has calculated that it should double to meet the planned growth, up to 19.2 million barrels per day, with natural gas quadrupling to 771 billion cubic metres. It is not difficult to imagine that drilling, gas pipelines and power plants in the territories of Eurasia will offer companies such as Eni, Saipem, Ansaldo Energia, Enel Green Power and Salini Impregilo a great deal of work, as is already the case in Kazakhstan, Uzbekistan, Tajikistan and Pakistan. And if the energy scenario is extended to the Persian Gulf, the main supplier of hydrocarbons in China, on both the Iranian and Arab Emirates front, the same Italian brands will come to their aid, with dozens and dozens of sub-suppliers with the best credentials. And it is also natural that the new energy infrastructures will drag the electrical ones for distribution and communication networks behind them. The demand for fibre for the cabling of communication networks is twice the amount available in the world, with acute peaks in China, where new cities and connections are on the agenda.

Assuming that these are the trends, there are those who ask themselves, some with concern, if and who will be able to finance all these projects. “At present, the financial support for the Belt&Road Initiative provided by industry institutions is still far from covering actual demand”, said Cheng Siqing, Bank of China CEO and

co-chairman of the Italy-China Business Forum., “There are not many independent institutions willing to guarantee sufficient financial support for these projects because the construction of infrastructures presents high entry barriers, the works have a long life cycle with high risks, and there are no economic benefits in the construction phase”, he reaffirmed. It is true that the seed capital provided by the Chinese government reached hundreds of billions with a commitment to reach one trillion by 2020. To which are added the 40 billion made available by the Silk Road Fund promoted by the major Chinese banks. In addition, there are the structural funds of the Asian Infrastructure Investment Bank was specially created with an assets of 100 billion to finance B&RI projects. However, private capital is lacking because it focuses more on political risks, construction risks, exchange rates and the price of raw materials: all factors that push investors to prudence, especially when it comes to financing long-term projects. Will the concessions for the exploitation of infrastructures for 20 or 30 years, whether it be roads, railways, airports or communication networks, be enough to offset the risk? “The key to everything is whether the projects and the related spin-offs will have a value that will last over time for the beneficiary countries”, wrote the S&P analysts. This will greatly depend on the quality of the achievements

In any case, the activation of private financial sources has begun. On the Beijing-London axis, the former British Prime Minister David Cameron is moving to involve large investors in a fund destined to finance B&RI projects. In the London and Hong Kong financial markets, Belt&Road bonds have been issued and have wound up in the portfolios of many private investors, and in the meantime the big international banks have raised their antennas, from the British of the HSBC and Standard Chartered up to the French of BNP Paribas with the Italian derivative BNL and the Italians of Intesa Sanpaolo. And if within the year, as promised by Xi Jinping, China will further open its domestic market to foreign financial operators, banks and insurance companies, this will be the demonstration of its desire for partnerships.



Belt & Road, la mappa

1 Afghanistan 阿富汗
 Reddito pro capite: \$ 1.958
 Popolazione: 35,5 ml

2 Albania 阿尔巴尼亚
 Reddito pro capite: \$ 12.507
 Popolazione: 2,8 ml

3 Arabia Saudita 沙特阿拉伯
 Reddito pro capite: \$ 21.120
 Popolazione: 32,3 ml

4 Armenia 亚美尼亚
 Reddito pro capite: \$ 9.455
 Popolazione: 2,9 ml

5 Austria 奥地利
 Reddito pro capite: \$ 49.869
 Popolazione: 8,8 ml

6 Azerbaijan 阿塞拜疆
 Reddito pro capite: \$ 17.492
 Popolazione: 9,8 ml

7 Bahrain 巴林
 Reddito pro capite: \$ 48.505
 Popolazione: 1,4 ml

8 Bangladesh 孟加拉国
 Reddito pro capite: \$ 4.211
 Popolazione: 163 ml

9 Bhutan 不丹
 Reddito pro capite: \$ 2.903
 Popolazione: 0,8 ml

10 Bielorussia 白罗斯
 Reddito pro capite: \$ 18.931
 Popolazione: 9,4 ml

11 Bosnia e Herzegovina 波斯尼亚和黑塞哥维那
 Reddito pro capite: \$ 12.724
 Popolazione: 3,5 ml

12 Brunei 文莱
 Reddito pro capite: \$ 78.196
 Popolazione: 0,5 ml

13 Bulgaria 保加利亚
 Reddito pro capite: \$ 21.687
 Popolazione: 7 ml

14 Cambogia 柬埔寨
 Reddito pro capite: \$ 4.012
 Popolazione: 16 ml

15 Croazia 克罗地亚
 Reddito pro capite: \$ 24.424
 Popolazione: 4,1 ml

16 Egitto 埃及
 Reddito pro capite: \$ 12.671
 Popolazione: 94,8 ml

17 Emirati Arabi Uniti 阿拉伯联合酋长国
 Reddito pro capite: \$ 67.741
 Popolazione: 10,1 ml

18 Estonia 爱沙尼亚
 Reddito pro capite: \$ 31.749
 Popolazione: 1,3 ml

19 Etiopia 埃塞俄比亚
 Reddito pro capite: \$ 2.161
 Popolazione: 92,6 ml

20 Filippine 菲律宾
 Reddito pro capite: \$ 8.315
 Popolazione: 105,3 ml

21 Georgia 格鲁吉亚
 Reddito pro capite: \$ 10.747
 Popolazione: 3,6 ml

22 Giordania 约旦
 Reddito pro capite: \$ 12.494
 Popolazione: 7,1 ml

23 India 印度
 Reddito pro capite: \$ 7.183
 Popolazione: 1.316,8 ml

24 Indonesia 印度尼西亚
 Reddito pro capite: \$ 12.377
 Popolazione: 261,9 ml

25 Iran 伊朗
 Reddito pro capite: \$ 20.199
 Popolazione: 81,4 ml

26 Iraq 伊拉克
 Reddito pro capite: \$ 16.954
 Popolazione: 38,8 ml

27 Israele 以色列
 Reddito pro capite: \$ 36.340
 Popolazione: 8,7 ml

28 Kazakistan 哈萨克斯坦
 Reddito pro capite: \$ 26.252
 Popolazione: 18,1 ml

29 Kirgizistan 吉尔吉斯斯坦
 Reddito pro capite: \$ 3.667
 Popolazione: 6,2 ml

30 Kuwait 科威特
 Reddito pro capite: \$ 66.163
 Popolazione: 4,4 ml

31 Laos 老挝
 Reddito pro capite: \$ 7.366
 Popolazione: 6,6 ml

32 Lettonia 拉脱维亚
 Reddito pro capite: \$ 27.644
 Popolazione: 1,9 ml

33 Libano 黎巴嫩
 Reddito pro capite: \$ 19.439
 Popolazione: 4,5 ml

34 Lituania 立陶宛
 Reddito pro capite: \$ 32.299
 Popolazione: 2,8 ml

35 Macedonia 马其顿
 Reddito pro capite: \$ 14.914
 Popolazione: 2 ml

36 Madagascar 马达加斯加
 Reddito pro capite: \$ 1.551
 Popolazione: 25,6 ml

37 Maldive 马尔代夫
 Reddito pro capite: \$ 19.151
 Popolazione: 0,36 ml

38 Malesia 马来西亚
 Reddito pro capite: \$ 29.041
 Popolazione: 32 ml

39 Moldavia 摩尔多瓦
 Reddito pro capite: \$ 5.661
 Popolazione: 3,5 ml

40 Mongolia 蒙古
 Reddito pro capite: \$ 12.979
 Popolazione: 3 ml

41 Montenegro 黑山共和国
 Reddito pro capite: \$ 17.736
 Popolazione: 0,6 ml

42 Marocco 摩洛哥
 Reddito pro capite: \$ 8.567
 Popolazione: 34,9 ml

43 Myanmar 缅甸
 Reddito pro capite: \$ 6.244
 Popolazione: 52,6 ml

44 Nepal 尼泊尔
 Reddito pro capite: \$ 2.679
 Popolazione: 29,3 ml

45 Nuova Zelanda 新西兰
 Reddito pro capite: \$ 38.934
 Popolazione: 4,8 ml

46 Oman 阿曼
 Reddito pro capite: \$ 45.157
 Popolazione: 4,1 ml

47 Pakistan 巴基斯坦
 Reddito pro capite: \$ 5.358
 Popolazione: 197,2 ml

48 Palestina 巴勒斯坦
 Reddito pro capite: nd
 Popolazione: nd

49 Panama 巴拿马
 Reddito pro capite: \$ 25.351
 Popolazione: 4 ml

50 Polonia 波兰
 Reddito pro capite: \$ 29.521
 Popolazione: 37,9 ml

51 Repubblica Ceca 捷克
 Reddito pro capite: \$ 35.512
 Popolazione: 10,5 ml

52 Romania 罗马尼亚
 Reddito pro capite: \$ 24.508
 Popolazione: 19,6 ml

53 Russia 俄罗斯
 Reddito pro capite: \$ 27.834
 Popolazione: 144 ml

54 Serbia 塞尔维亚
 Reddito pro capite: \$ 15.000
 Popolazione: 7 ml

55 Singapore 新加坡
 Reddito pro capite: \$ 93.905
 Popolazione: 5,6 ml

56 Siria 叙利亚
 Reddito pro capite: nd
 Popolazione: nd

57 Slovacchia 斯洛伐克
 Reddito pro capite: \$ 33.025
 Popolazione: 5,4 ml

58 Slovenia 斯洛文尼亚
 Reddito pro capite: \$ 34.407
 Popolazione: 2 ml

59 Sri Lanka 斯里兰卡
 Reddito pro capite: \$ 12.811
 Popolazione: 21,4 ml

60 Sud Africa 南非共和国
 Reddito pro capite: \$ 6.179
 Popolazione: 56,5 ml

61 Sud Corea 韩国
 Reddito pro capite: \$ 39.434
 Popolazione: 51,4 ml

62 Tagikistan 塔吉克斯坦
 Reddito pro capite: \$ 3.212
 Popolazione: 8,8 ml

63 Thailandia 泰国
 Reddito pro capite: \$ 17.856
 Popolazione: 69 ml

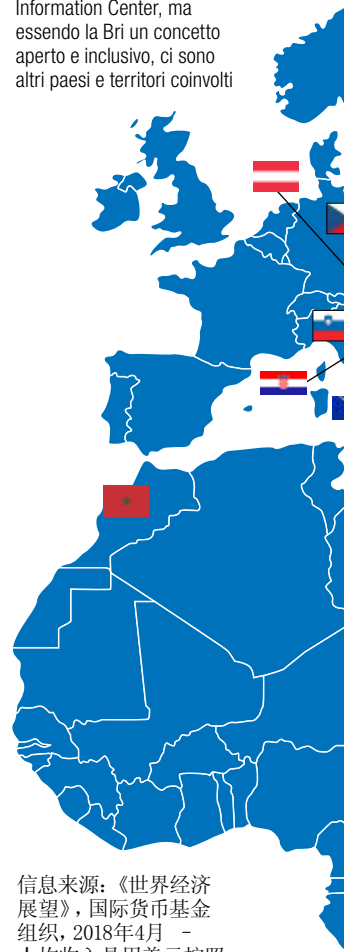
64 Timor Est 东帝汶
 Reddito pro capite: \$ 5.444
 Popolazione: 1,2 ml

65 Trinidad e Tobago 特立尼达和多巴哥
 Reddito pro capite: \$ 31.367
 Popolazione: 1,3 ml

66 Turchia 土耳其
 Reddito pro capite: \$ 26.893
 Popolazione: 80,8 ml

Fonte: World economic outlook, FMI, Aprile 2018 - Il reddito pro capite del 2017 è il Pil pro capite misurato in dollari sulla base della power purchasing parity, cioè a parità di potere d'acquisto con il dollaro internazionale

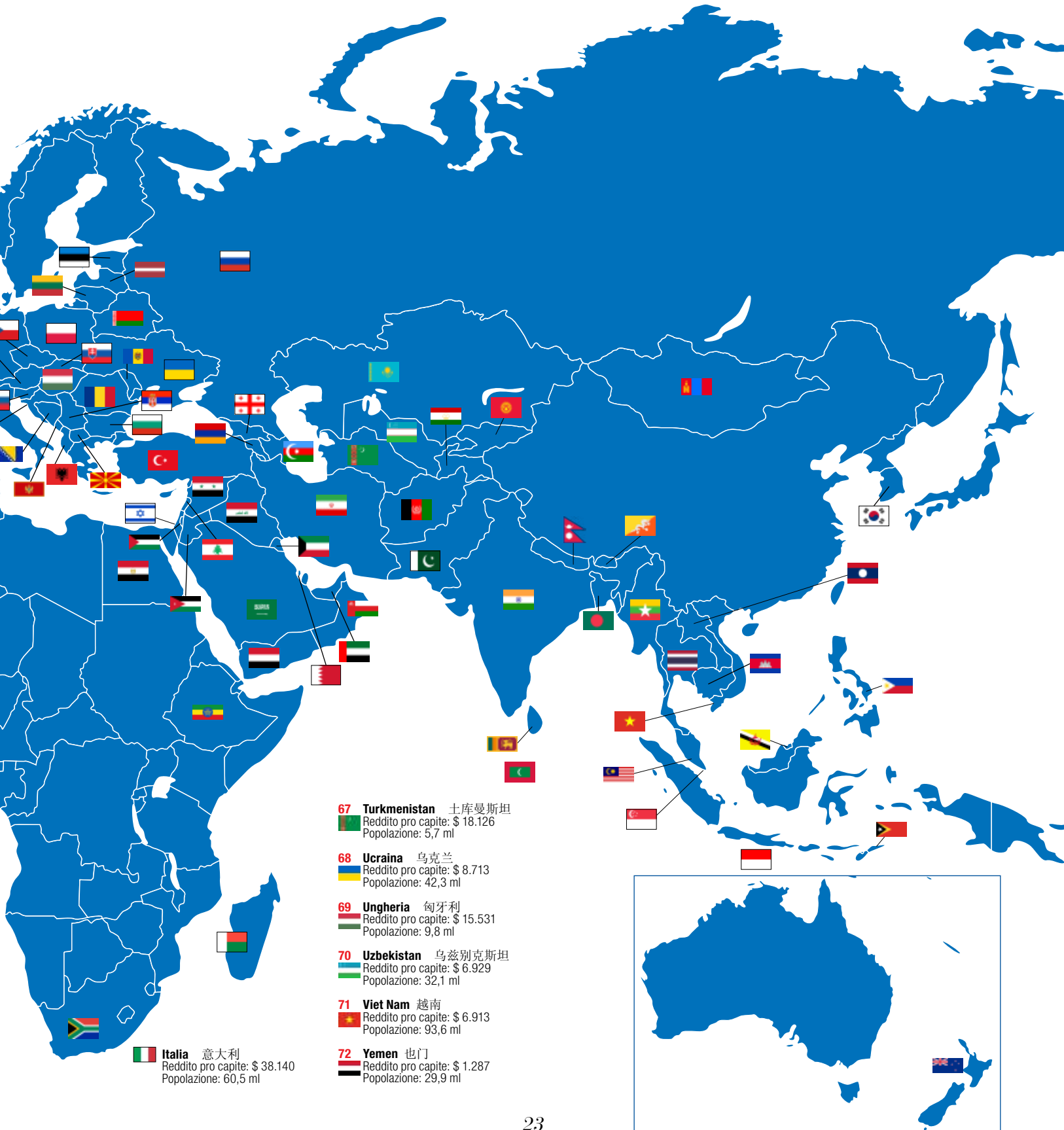
L'elenco si basa sul sito ufficiale del Chinese State Information Center, ma essendo la Bri un concetto aperto e inclusivo, ci sono altri paesi e territori coinvolti



Informazione: 《世界经济展望》，国际货币基金组织，2018年4月 - 人均收入是用美元按照购买力平价，即相同的购买力所计算出的人均国内生产总值。

国家列表来自中国国家信息中心官网的资料，然而“一带一路”作为一个开放和包容万象的计划，还有其他国家和地区参与。

一带一路倡议，国家分布图



Perché l'Italia ha un vantaggio in più

L'AMBASCIATORE CINESE A ROMA ELENCA I PASSI AVANTI CHE LA BRI HA FATTO IN CINQUE ANNI E SPIEGA I VANTAGGI DEL POSIZIONAMENTO GEOGRAFICO DELLE AZIENDE ITALIANE ANCHE NEI CONFRONTI DEI MERCATI DELL'EUROPA CENTRALE

L'Italia «ha una posizione geografica vantaggiosa, con le infrastrutture avanzate che collegano facilmente l'entroterra d'Europa». Per questa ragione, secondo l'ambasciatore della Repubblica Popolare, Li Ruiyu, «negli ultimi anni, i due governi si sono impegnati a promuovere la cooperazione nell'ambito della Bri valorizzando la forte complementarità delle due economie, le aziende di entrambe le nazioni mantengono frequenti contatti sulle eventuali cooperazioni portuali e ferroviarie in Italia e su quelle che possono condurre a paesi terzi. La parte cinese è quindi ben disposta a lavorare insieme al nuovo governo italiano per consolidare ulteriormente la base politica di questa cooperazione, con auspicio di raggiungere la firma dell'accordo di cooperazione in ambito Belt and Road, così da pianificare azioni e coordinare le risorse».

Domanda: Sono trascorsi cinque anni da quando il presidente Xi Jinping delineò per la prima volta l'idea di una nuova Via della Seta. A che punto è il progetto e quali i passi concreti sono stati compiuti?

Risposta: L'iniziativa Belt and Road in questi 5 anni ha già incassato risultati brillanti, sta crescendo. Da bocciolo di fiore sta crescendo per diventare un albero alto con radici profonde. Negli ultimi 5 anni, l'interscambio commerciale tra Cina e i Paesi coinvolti ha raggiunto 5.000 miliardi di dollari e con investimenti per 70 miliardi la Cina si collega con 43 Paesi coinvolti attraverso voli diretti, ci sono stati oltre 7.600 treni di Express Cina Europa. Nelle nazioni che fanno parte del progetto sono state costituite 75 zone di cooperazione del commercio all'estero con la partecipazione delle aziende cinesi che hanno generato più di 2 miliardi di tasse e di 200 mila posti di lavoro. La fase successiva, come ha detto il Presidente Xi Jinping nell'ultimo vertice della Shanghai Cooperation Organization punta a creare un motore potente per la prosperità di tutti, promuovendo sinergie tra le strategie



李瑞宇: 意大利的优势

意大利“具备得天独厚的地理优势, 连接欧洲内陆的便利条件以及先进的基础设施”, 中华人民共和国驻意大利大使李瑞宇认为, 正因如此, 近年来两国政府致力于推动中意“一带一路”倡议下的合作, 加强两个经济体之间的互补性。两国企业在港口、铁路以及与第三国合作方面保持着频繁的联系。中方愿与意大利政府合作, 进一步夯实这一合作的政治基础, 希望在“一带一路”倡议下签署合作协议, 以便制定行动规划路线图, 协调资源。

问题: 五年前, 习近平主席首次提出了“一带一路”倡议。目前“一带一路”建设处于哪个阶段? 取得哪些成效?

回答: “一带一路”建设五年来取得了辉煌成绩, 并不断发展。她正从一朵花蕾, 长成根深蒂固的参天大树。在过去五年里, 中国和“一带一路”相关国家的贸易额已达到5万亿美元, 投资额达到700亿。中国与43个国家开通了直航, 中欧班列开行班次已超过7600次。

在“一带一路”沿线国家推进建设了75个境外经贸合作区, 创造了超过20亿的税收和20万个工作岗位。正如习近平主席去年在上海合作组织 (SHANGHAI COOPERATION ORGANIZATION) 峰会上所说, 下一阶段旨在为各国的繁荣创造强劲的动力, 促进发展战略之间的协同作用, 支持关乎各方共同利益的磋商和建设合作, 加快促进区域贸易, 促成国际公路运输协议。

问题: 中国目前十分看重中东欧国家和希腊。意大利将发挥什么作用? 意大利企业的前景如何?

回答: 各国加入倡议的先后顺序无关紧要。所有参与者都是平等的。目前在中东欧国家进行的项目符合这些国家发展战略的内在需要, 是按照国际规则和商业原则运行的公司间互利合作的结果。意大利具备得天独厚的地理优势, 拥有连接欧洲内陆的便利条件以及先进的基础设施。

问题: 这些项目将采用何种融资方式? 中国政府会继续投入资金吗? 或者发展其他渠道?

bio

Li Ruiyu

è ambasciatore a Roma della Repubblica Popolare da dicembre 2013. Classe 1956, ha incominciato la carriera diplomatica come addetto all'Ambasciata di Malta nel 1981 o. Nel 1999 è stato per due anni presso l'ambasciata di Roma, come primo consigliere. Nel 2004 è stato ambasciatore nel Regno Unito e nel 2011 ambasciatore in Danimarca.

李瑞宇自2013年12月开始担任中华人民共和国驻意大利大使。他生于1956年, 1981起在马耳他大使馆担任使馆随员, 1999年担任驻意大利大使馆首席参赞, 任期两年。2004年任驻英国大使, 2011年任驻丹麦大使。

di sviluppo, sostenendo la cooperazione con consultazioni e con la costruzione di interessi condivisi, accelerando i processi per facilitare gli i commerci regionali, come gli accordi per il trasporto internazionale su strada.

D. *Pechino oggi guarda molto all'Europa centrale, orientale e alla Grecia. Quale ruolo avrà l'Italia e quali sono le prospettive per le aziende italiane?*

R. Non fa differenza quali saranno i primi progetti e quali i secondi. Tutti i partecipanti sono paritari. I progetti in corso negli Stati dell'Europa centrale e orientale corrispondono alle esigenze intrinseche delle strategie di sviluppo di quei Paesi e sono frutto di cooperazioni di mutuo vantaggio fra le aziende che operano rispettando le normative internazionali e i principi commerciali. L'Italia ha una posizione geografica vantaggiosa, con le infrastrutture avanzate che collegano facilmente l'entroterra d'Europa.

D. *Come saranno finanziati i progetti? Pechino continuerà a investire o si svilupperanno anche altri canali?*

risposta: l'integrazione finanziaria è uno dei pilastri a sostegno della BRI. L'Asian Infrastructure Investment Bank gioca un ruolo chiave nel finanziare i progetti. Ha già finanziato 26 progetti con un impegno da 4.5 miliardi di dollari. In futuro, la AiiB assorbirà i finanziamenti privati ed emetterà obbligazioni. Da parte cinese c'è un'apertura verso tutte le banche di sviluppo multilaterale. L'anno scorso il governo cinese ha sottoscritto il memorandum con la Banca Mondiale, con la volontà di creare il meccanismo finanziario stabile plurale e sostenibile. Di recente, la Banca Europea per la Ricostruzione e lo Sviluppo ha espresso l'intenzione di effettuare finanziamenti congiunti con la Cina a sostegno dei progetti di BRI.

R. L'integrazione finanziaria è uno dei pilastri a sostegno della BRI. L'Asian Infrastructure Investment Bank gioca un ruolo chiave nel finanziare i progetti. Ha già finanziato 26 progetti con un impegno da 4.5 miliardi di dollari. In futuro, la AiiB assorbirà i finanziamenti privati ed emetterà obbligazioni. Da parte cinese c'è un'apertura verso tutte le banche di sviluppo multilaterale. L'anno scorso il governo cinese ha sottoscritto il memorandum con la Banca Mondiale, con la volontà di creare il meccanismo finanziario stabile plurale e sostenibile. Di recente, la Banca Europea per la Ricostruzione e lo Sviluppo ha espresso l'intenzione di effettuare finanziamenti congiunti con la Cina a sostegno dei progetti di BRI.

The reasons why Italy has an added advantage

Italy "has an advantageous geographical position, with advanced infrastructures that easily link inland Europe". This is why, according to the Ambassador of the People's Republic of China, Li Ruiyu, "in recent years, the two governments have committed themselves to promoting cooperation within the Belt and Road Initiative, by enhancing the strong complementarity of the two economies. Companies from both nations maintain frequent contacts on port and rail partnerships in Italy and on those that can lead to other countries. The Chinese side is willing to work with the new Italian government to further consolidate the political basis of this partnership, with the hope of signing the partnership agreement within the scope of Belt and Road, in order to plan actions and coordinate resources".

Question. Five years have gone by since President Xi Jinping first outlined the idea of a new Silk Road. What stage is the project at and what practical steps have been taken?

Answer. The Belt and Road initiative has already achieved brilliant results and is growing. From being the bud of a flower, it is growing to become a tall tree with deep roots. In the past five years, trade between China and the countries involved has reached 5,000 billion U.S. dollars, with investments of 70 billion. China connects with 43 countries via direct flights and there have been over 7600 China Express Europe trains. In the countries participating in the project, 75 foreign trade cooperation zones have been established, with the participation of Chinese companies which have generated more than two billion in taxes and 200 thousand jobs. The next phase, as announced by President Xi Jinping at the last summit of the Shanghai Cooperation Organization, aims to create a powerful engine for prosperity for everyone, promoting synergies between development strategies, supporting cooperation with consultations and with the construction of shared interests, and accelerating processes to facilitate regional trade, such as agreements for international road transport.

Q. Beijing today looks very much to Central and Eastern Europe and to Greece. What role will Italy play and what are the prospects for Italian companies?

A. It makes no difference what projects will be first and which will be second. All participants are equal. The projects underway in Central and Eastern Europe correspond to the intrinsic needs of the development strategies of those countries and are the result of mutually advantageous cooperation between companies that operate in compliance with international regulations and commercial principles. Italy has an advantageous geographical position, with advanced infrastructures that easily link inland Europe.

Q. How will the projects be financed? Will Beijing continue to invest or will other channels be developed too?

A. Financial integration is one of the pillars supporting the BRI. The Asian Infrastructure Investment Bank plays a key role in financing projects. It has already funded 26 projects with a commitment of \$4.5 billion. In the future, AiiB will absorb private funding and issue bonds. On the Chinese side, there is an openness towards all multilateral development banks. Last year, the Chinese Government signed the Memorandum of Understanding with the World Bank, with the aim of creating a stable, plural and sustainable financial mechanism. Recently, the European Bank for Reconstruction and Development expressed its intention to provide joint financing with China in support of BRI projects.

BIOGRAPHY

Li Ruiyu has been the ambassador of the People's Republic of China in Rome since December 2013. Born in 1956, he began his diplomatic career as an attaché at the Embassy of Malta in 1981. In 1999, he began a two-year term at the embassy in Rome, as first councillor. In 2004, he was ambassador to the United Kingdom and, in 2011, he was ambassador to Denmark.

Perché la Cina è partner privilegiato

L'AMBASCIATORE D'ITALIA A PECHINO DELINEA LE CONSEGUENZE SUL PIANO ECONOMICO E POLITICO, ALL'INTERNO E ALL'ESTERO, DEL CAMBIAMENTO EPOCALE IN ATTO IN CINA. E LE OPPORTUNITÀ CHE ESSO OFFRE ALLE IMPRESE STRANIERE, LE ITALIANE IN PRIMIS

In Cina è in corso un vero e proprio cambiamento d'epoca. E l'Italia non solo deve tenerne conto ma può trarne vantaggio. Questo cambiamento è sintetizzato nel concetto di una prossima "nuova era" annunciata dal Presidente Xi Jinping negli ultimi mesi. Non è soltanto uno slogan. Esso indica un programma di definitiva transizione di Pechino da inseguitore a battistrada sulla scena economica e politica internazionale. La Cina si candida oggi come esempio per molti altri Paesi in fase di sviluppo. La leadership cinese ha individuato nell'innovazione e nell'alta tecnologia il passaporto per il proprio futuro e le chiavi per conseguire questo cambiamento, ma resta consapevole della necessità di di partenariati ispirati a qualità e concretezza. È un Paese che corre a una velocità realmente digitale e tutto questo ci offre opportunità interessanti.

Il percorso di rinnovamento dovrebbe, infatti, tradursi, sul piano interno, in una più diffusa prosperità e in una crescita economica più attenta ad ambiente e qualità della vita dei cittadini; sul piano esterno, nell'affermazione dell'influenza cinese a livello mondiale e nella capacità di contribuire al progresso generale anche attraverso una maggiore apertura alle relazioni economiche internazionali.

Le principali riforme che Pechino ha annunciato, e iniziato a realizzare, sono riassumibili in quattro principali aree: progressiva apertura del mercato alle imprese straniere nei settori finanziario, bancario e delle assicurazioni, con misure favorevoli anche in alcuni comparti manifatturieri; adozione di misure per migliorare il funzionamento e l'attrattività del mercato, con particolare riferimento a rule of law economica, disciplina antitrust, competitività e diritti di proprietà; rafforzamento del regime di tutela dei diritti di proprietà intellettuale; lancio di iniziative per il soddisfacimento

Italia è "una via della seta" privilegiata

对 China non è un'epoca di cambiamento, ma è un'epoca di trasformazione. L'Italia non solo deve tenerne conto, ma può trarne vantaggio. Recentemente, Xi Jinping ha annunciato la prossima "nuova era". Non è solo uno slogan. Esso indica un programma di definitiva transizione di Pechino da inseguitore a battistrada sulla scena economica e politica internazionale. La Cina si candida oggi come esempio per molti altri Paesi in fase di sviluppo. La leadership cinese ha individuato nell'innovazione e nell'alta tecnologia il passaporto per il proprio futuro e le chiavi per conseguire questo cambiamento, ma resta consapevole della necessità di di partenariati ispirati a qualità e concretezza. È un Paese che corre a una velocità realmente digitale e tutto questo ci offre opportunità interessanti.

Sul piano interno, infatti, dovrebbe tradursi in una più diffusa prosperità e in una crescita economica più attenta ad ambiente e qualità della vita dei cittadini; sul piano esterno, nell'affermazione dell'influenza cinese a livello mondiale e nella capacità di contribuire al progresso generale anche attraverso una maggiore apertura alle relazioni economiche internazionali.

Il governo cinese ha annunciato, e iniziato a realizzare, quattro principali riforme: progressiva apertura del mercato alle imprese straniere nei settori finanziario, bancario e delle assicurazioni, con misure favorevoli anche in alcuni comparti manifatturieri; adozione di misure per migliorare il funzionamento e l'attrattività del mercato, con particolare riferimento a rule of law economica, disciplina antitrust, competitività e diritti di proprietà; rafforzamento del regime di tutela dei diritti di proprietà intellettuale; lancio di iniziative per il soddisfacimento

La Cina è in corso un vero e proprio cambiamento d'epoca. L'Italia non solo deve tenerne conto ma può trarne vantaggio. Questo cambiamento è sintetizzato nel concetto di una prossima "nuova era" annunciata dal Presidente Xi Jinping negli ultimi mesi. Non è soltanto uno slogan. Esso indica un programma di definitiva transizione di Pechino da inseguitore a battistrada sulla scena economica e politica internazionale. La Cina si candida oggi come esempio per molti altri Paesi in fase di sviluppo. La leadership cinese ha individuato nell'innovazione e nell'alta tecnologia il passaporto per il proprio futuro e le chiavi per conseguire questo cambiamento, ma resta consapevole della necessità di di partenariati ispirati a qualità e concretezza. È un Paese che corre a una velocità realmente digitale e tutto questo ci offre opportunità interessanti.



Ettore Sequi

sardo, classe 1956, ha assunto la carica di ambasciatore italiano in Cina nell'agosto 2015 e si è distinto, a giudizio unanime, nel promuovere le relazioni economiche bilaterali, con grandi ma anche piccole e medie imprese. Già ambasciatore in Afghanistan, prima d'Italia e poi dell'Unione Europea, è stato capo di gabinetto al Ministero degli esteri con Paolo Gentiloni.

Shanghai, Sudafrica, è nato nel 1956, ha studiato alla Università di Cagliari, è stato ambasciatore italiano in Cina nell'agosto 2015 e si è distinto, a giudizio unanime, nel promuovere le relazioni economiche bilaterali, con grandi ma anche piccole e medie imprese. Già ambasciatore in Afghanistan, prima d'Italia e poi dell'Unione Europea, è stato capo di gabinetto al Ministero degli esteri con Paolo Gentiloni.

della domanda interna anche attraverso l'aumento delle importazioni e la crescita non più veloce ma soprattutto qualitativa. Il cambiamento è già in corso in Cina dove i progetti della Belt and Road Initiative (Bri), e al Made in China 2025, programma di ristrutturazione del sistema industriale che punta a trasformare il Paese in una potenza manifatturiera globale di avanguardia, offrono nuove opportunità alle imprese estere tra cui quelle italiane. Il potenziale economico collegato alla realizzazione della Bri, è sempre più evidente: secondo l'Ufficio Nazionale di Statistica cinese, nel 2017 gli scambi della Cina con i Paesi coinvolti nell'iniziativa sono stati circa 950 miliardi di euro, mentre gli investimenti cinesi nell'area ammontano a oltre 14,4 miliardi di dollari. L'Italia può a pieno titolo accreditarsi come partner privilegiato per lo sviluppo dell'asse marittimo e di quello terrestre della Bri, diventando hub strategico nelle rotte commerciali tra Europa e Cina, grazie agli evidenti vantaggi comparati in termini di infrastrutture portuali, ferroviarie e logistiche. Il progressivo sviluppo della Bri presenta inoltre nuove prospettive per le imprese italiane in termini di cooperazioni triangolari, ovvero iniziative commerciali, industriali e infrastrutturali da realizzarsi con partner cinesi in Paesi terzi.

Made in China 2025, che ha evidenti affinità con le iniziative Industria 4.0, ne estende raggio di azione, obiettivi e limiti temporali, identificando dieci settori chiave, tra cui ICT, robotica, veicoli verdi, biopharma, in cui migliorare la qualità dell'industria manifatturiera cinese, ridurre il gap tecnologico rispetto ai principali competitor e in cui concentrare

美元。“一带一路”倡议给意大利带来了新的机遇。意大利是建设“一带一路”海陆联运的首选合作伙伴，由于在港口、铁路和物流基础设施方面的明显优势，意大利将成为欧洲和中国贸易的战略枢纽。“一带一路”倡议的不断推进也将为意大利企业在“三角合作”，即在第三国家与中国合作伙伴开展工商业和基础设施建设方面带来新发展。

《中国制造2025》与西方国家“工业4.0”计划有相似之处，其范围、目标和时间期限均有所扩展。《中国制造2025》涉及包括信息通信技术（ICT）、机器人、新能源汽车和生物制药在内的十个关键领域，全面提升中国制造业发展质量和水平，借此缩小与主要竞争对手的技术差距，实施制造强国战略。在此背景下，意大利企业可以发挥创新技术优势与中国企业发展互利技术合作，提振意大利经济，并使意大利公司成为中国乃至全球舞台上的领导者。事实上，近期意大利-中国商业论坛开展的战略性活动促成了两国企业间的对话。该论坛对促进和加强两国间工商业联系具有重要意义。

le future attività di produzione e di sviluppo. In questo quadro le imprese italiane possono senz'altro sviluppare collaborazioni tecnologiche reciprocamente vantaggiose con soggetti cinesi, rafforzando la nostra economia e rendendoci protagonisti in Cina e, dunque, sullo scenario globale. Proprio il dialogo a livello di imprese negli ultimi anni ha potuto contare anche sulla attività strategica svolta dal Business Forum Italia - Cina, uno strumento di fondamentale importanza per la promozione e il rafforzamento dei rapporti commerciali e industriali tra i due Paesi.

Italy, a privileged partner for the B&RI

This is not an era of change for China, it is the change of an era. And Italy must not only take this into account, but can take advantage of it. This change is summarised in the concept of a forthcoming “new era” announced by President Xi Jinping in recent months. It is not merely a slogan. It indicates a program for Beijing’s definitive transition from a pursuer to a leader on the international economic and political scene. Today China stands as an example for many other developing countries. The Chinese leadership has identified innovation and high technology as the passport for the country’s future and the keys to achieve this change, but remains aware of the need of high-quality, tangible partnerships.. The country runs at a truly “digital” speed, and all this offers interesting opportunities. In fact, the renewal process should translate internally into more widespread prosperity and economic growth that is more attentive to the environment and citizens’ quality of life; on an external level, it translates into the affirmation of Chinese influence at a global level and the country’s capacity to contribute to general progress through greater openness to international economic relations. The main reforms that Beijing has announced and begun to implement can be summarised in four main areas: 1) the Chinese market’s progressive opening to foreign companies in the financial, banking and insurance sectors, with favourable measures in some manufacturing sectors as well, 2) the adoption of measures to improve the functioning and attractiveness of the market, with particular reference to economic rule of law, antitrust discipline, competitiveness and property rights, 3) strengthening of the regime for the protection of intellectual property rights and 4) the launch of initiatives to satisfy domestic demand, also through an increase in imports and growth which is not faster but above all qualitative. The change is taking place in China where the Belt&Road Initiative (BRI), a major Eurasian connectivity project, in addition to Made in China 2025, offer new opportunities to foreign companies and

of course Italian companies.5, Made in China 2025 is a program to restructure the Chinese industrial system which aims to transform the country into an avant-garde, global manufacturing power, opening up opportunities for collaboration above all in the mechanical sector. There is a great deal of relevant reciprocity with the Italian production offer. The economic potential connected to the implementation of the B&RI is increasingly evident: according to the Chinese National Bureau of Statistics, in 2017 China’s exchanges with the countries involved in the initiative amounted to about 950 billion euros, while Chinese investments in the area amounted to over 14.4 billion dollars. The B&RI offers Italy new opportunities; Italy can gain full credit as a privileged partner for the development of the B&RI’s maritime and terrestrial axis, becoming a strategic hub in the trade routes between Europe and China thanks to the obvious comparative advantages in terms of ports, railways and logistics infrastructures. The progressive development of the B&RI also presents new prospects for Italian companies in terms of “triangular cooperation”, i.e. commercial, industrial and infrastructural initiatives to be carried out with Chinese partners in third countries. Made in China 2025, which has clear similarities to the Industry 4.0 initiatives adopted by various Western countries, extends its scope, objectives and time limits, identifying ten key sectors which include ICT, robotics, green vehicles and biopharma in which it can improve the quality of Chinese industry, reduce the technological gap compared to the main competitors and on which it can concentrate future development and production activities. In the context of MiC 2025, while preserving their most precious innovative resources and negotiating more favourable market access conditions, Italian companies can undoubtedly develop mutually beneficial technological collaborations with Chinese players, strengthening Italy’s economy and making Italians protagonists in China and, therefore, in the global scenario.

Più dialogo per dare opportunità alle imprese

OCCORRE INDIVIDUARE LE INIZIATIVE CONCRETE CHE POSSONO ESSERE COLTE DAGLI IMPRENDITORI E DAL MONDO FINANZIARIO ITALIANO PER APRIRE UNA COOPERAZIONE LUNGO TUTTA LA VIA DELLA SETA, CHE DA PECHINO ARRIVA FINO AL CUORE DELL'EUROPA

Alimentare un dialogo a livello internazionale, mettendo in relazione istituzioni, imprese e mondo finanziario, è la strada da percorrere per fare in modo che la Belt & Road Initiative promossa dalla Cina abbia effetti positivi su scala globale e possa davvero soddisfare i suoi propositi di progetto aggregativo di lungo termine stabilizzante sia a livello economico che politico. Il Business Forum Italia-Cina (Bfic) vuole contribuire a questo obiettivo: condividere a tutti i livelli gli elementi concreti che caratterizzano la Belt and Road, individuando le iniziative che possono essere colte dagli imprenditori e dal mondo finanziario del nostro Paese per aprire una cooperazione lungo tutta la Via della Seta che da Pechino arriva fino al cuore dell'Europa. Esempi concreti sono gli incontri che si sono tenuti fra Milano e Pechino con il coinvolgimento del mondo imprenditoriale e istituzionale e il Financial Forum svoltosi a Milano per promuovere il partenariato finanziario, elemento essenziale per lo sviluppo della Belt and Road.

La Belt and Road Initiative e Made in China 2025 stanno portando conseguenze importanti per il business, a testimonianza della volontà del governo di Pechino di intraprendere un percorso di sempre maggiore apertura dell'economia cinese. L'Italia vuole giocare un ruolo importante e, per alimentare le sinergie tra l'economia italiana e le strategie di crescita cinesi, sono già in calendario quest'anno due importanti incontri del Business Forum. Dal 18 al 21 giugno scorsi si è tenuta, in due Province cinesi, una tappa speciale del Bfic dedicata a un'ampia delegazione di Pmi italiane che avranno la possibilità di valutare nuove opportunità di business, sfruttando il ruolo del Business Forum quale trait-d'union fra Italia e Cina. Concretamente, ogni azienda italiana che parteciperà alla missione nelle città di Dalian e Qingdao, incontrerà 5 aziende cinesi selezionate secondo specifici criteri di

加强政府和企业之间的交流

中国推动的“一带一路”倡议在全球范围内产生了积极影响，包括培育国际层面的对话，将机构、企业和金融界联系起来，并能真正实现促进中国与相关国家在经贸投资领域长期合作、互利共赢的目标。我与中国银行行长陈四清先生共同主持的意中商业论坛（BFIC）希望为这一目标做出贡献：向意大利企业介绍“一带一路”各个层面的关键要素和具体内容，确定意大利企业家和金融界能够把握的相关项目，助推意中两国沿着连接北京与欧洲心脏地带的丝绸之路开拓合作。具体的例子包括在米兰和北京之间举办的有各国企业家和机构参与的见面会，以及旨在促进金融合作的米兰金融论坛，金融合作是“一带一路”倡议的一个基本要素。“一带一路”倡议和“中国制造2025”正在给企业带来重要影响，反映出中国政府希望走一条增强中国经济开放度的道路。意大利希望在“一带一路”倡议中发挥重要作用，意中商业论坛的两次重要会议已计划于今年召开，以促进意大利经济与中国增长规划之间的协同作用。6月18日至21日，意中商业论坛将专门为大批意大利中小企业在中国的省份召开特别会议，发挥论坛在意中联系中的优势，这些中小企业将有机会评估新的商机。具体而言，参加大连和青岛会议的每家意大利公司都会与按特定配对标准选择的五家中国公司会面。会议重点是工业（纺织机械、工具、农业机械和包装机械）、绿色技术与清洁能源、制药与

Marco Tronchetti Provera

è vicepresidente esecutivo e ceo di Pirelli, oltre che co-chairman del Business Forum Italia Cina. È stato protagonista di uno degli accordi industriali tra Italia e Cina più importanti degli ultimi anni, che ha portato il colosso ChinaChem a rilevare il controllo del gruppo di pneumatici per 7 miliardi di euro, lasciandone il controllo operativo allo stesso Tronchetti

Marco Tronchetti Provera

马尔科·特隆凯蒂·普罗维拉 (Marco Tronchetti Provera) 是倍耐力的执行副总裁兼首席执行官以及意中商业论坛的联合主席。他促成了最近几年来意大利和中国间达成的最重要的工业协定之一，使中国化工集团公司以70亿欧元接替了对倍耐力轮胎集团的控股，尽管运营控管仍然是特隆凯蒂 (Tronchetti)。



matchmaking. I settori su cui si concentreranno gli incontri sono quelli industriale (macchinari tessili, utensili, agricoli, packaging), green technology e clean energy, farmaceutico e medicale, legno-arredo, nautico da diporto e cantieristico.

Ma l'obiettivo del Business Forum Italia Cina del 2018 è anche quello di promuovere la partecipazione del Sistema Italia al China International Import Expo (CIIE) che si terrà a novembre a Shanghai. L'Import Expo, annunciato dal presidente Xi lo scorso maggio, è il principale progetto internazionale del governo cinese del 2018 ed è finalizzato a supportare la liberalizzazione del commercio cinese e l'apertura del mercato verso gli altri Paesi. Un tema che oggi, a fronte dei difficili equilibri commerciali su scala globale, assume una rilevanza ancor maggiore.

L'Expo, infatti, mira a garantire l'accessibilità di prodotti internazionali sul mercato interno cinese e a stimolare la cooperazione win-win, espressa dalla Belt and Road Initiative. Il BFIC organizzerà quindi, ai primi di giugno, un'apposita conferenza - alla quale parteciperanno rappresentanti del mondo politico e imprenditoriale cinese - per approfondire le opportunità che nascono dall'apertura del mercato cinese e fornire alla comunità imprenditoriale italiana gli strumenti migliori per partecipare all'Expo e migliorare l'export italiano verso la Cina.

medico, arredamento, imbarcazioni e cantieristica. Inoltre, nel 2018 il summit commerciale italiano ha anche lo scopo di promuovere la partecipazione del Sistema Italia al China International Import Expo (CIIE). Il presidente Xi lo scorso maggio ha annunciato l'Import Expo, il principale progetto internazionale del governo cinese del 2018, finalizzato a supportare la liberalizzazione del commercio cinese e l'apertura del mercato verso gli altri Paesi. Un tema che oggi, a fronte dei difficili equilibri commerciali su scala globale, assume una rilevanza ancor maggiore. L'Expo, infatti, mira a garantire l'accessibilità di prodotti internazionali sul mercato interno cinese e a stimolare la cooperazione win-win, espressa dalla Belt and Road Initiative. Il BFIC organizzerà quindi, ai primi di giugno, un'apposita conferenza - alla quale parteciperanno rappresentanti del mondo politico e imprenditoriale cinese - per approfondire le opportunità che nascono dall'apertura del mercato cinese e fornire alla comunità imprenditoriale italiana gli strumenti migliori per partecipare all'Expo e migliorare l'export italiano verso la Cina.

Il Business Forum ha, quindi, il duplice obiettivo di aprire un canale di dialogo fra gli imprenditori italiani e cinesi e di sensibilizzare sia il mondo istituzionale che finanziario alla Belt and Road, che, ad oggi, ha generato oltre 1.400 progetti per un totale di quasi 300 miliardi di dollari, grazie al coinvolgimento - a livello imprenditoriale e istituzionale - di 65 paesi che rappresentano il 60% del Pil mondiale.

Nurturing dialogue between corporates and institutions

Nurturing dialogue at an international level and connecting institutions, businesses and the financial world is the right road to take to guarantee that the Belt&Road Initiative promoted by China has positive effects on a global scale and can truly satisfy its long-term aggregative project aims both on an economic and political level. The Italy-China Business Forum (BFIC) which I co-chair together with the President of Bank of China, Mr Chen Siqing, wants to contribute to this goal: sharing the concrete elements that characterise the Belt&Road Initiative at all levels, identifying the initiatives that Italian entrepreneurs and the financial world can seize to open up cooperation along the Silk Road that reaches the heart of Europe from Beijing. Some concrete examples are the meetings held between Milan and Beijing with the involvement of the business and institutional world and the Financial Forum held in Milan to promote financial partnership, an essential element for the development of the Belt&Road Initiative. The Belt&Road Initiative and Made in China 2025 are bringing important consequences for business, reflecting the Beijing government's desire to embark on a path of increasing openness to the Chinese economy.

Italy wants to play an important role in this initiative and two important meetings of the Business Forum are already scheduled this year to foster the synergies between the Italian economy and the Chinese growth strategies. From 18 to 21 June, the BFIC will hold special meetings in two Chinese provinces dedicated to a large group of Italian SMEs that will have the opportunity to evaluate new business opportunities, taking advantage of the Business Forum's role as a liaison between Italy and China. More specifically, every Italian company that participates in the meetings in

the cities of Dalian and Qingdao will meet five Chinese companies selected according to specific matchmaking criteria. The meetings will focus on the industrial (textile machinery, tools, agricultural, packaging), green technology and clean energy, pharmaceutical and medical, wood-furniture, recreational boating and shipbuilding sectors. But the goal of the 2018 Italy-China Business Forum is also to promote the participation of the Italian economy in the China International Import Expo (CIIE) to be held in November in Shanghai. The Import Expo announced by President Xi last May is the Chinese government's main international project of 2018 and is aimed at supporting the liberalisation of Chinese trade and the market's opening towards other countries. Given the difficult commercial equilibrium on a global scale, this theme takes on even greater importance today. In fact, the Expo aims to ensure international products' access to the Chinese domestic market and stimulate the win-win cooperation expressed by the Belt&Road Initiative. The BFIC is organising a special conference for early June with the participation of representatives from the Chinese political and business world to further the opportunities arising from the opening of the Chinese market and provide the Italian business community with the best tools to participate in the Expo and improve Italian exports to China. Therefore, the Business Forum has the dual objective of opening up dialogue between Italian and Chinese entrepreneurs, and of raising awareness of the both institutional and financial Belt&Road Initiative which has generated more than 1,400 projects for a total of almost 300 billion dollars to date, thanks to the involvement - at an entrepreneurial and institutional level - of 65 countries representing 60% of the world's GDP.

Come finanziare i grandi progetti

IL CO-CHAIRMAN DEL BUSINESS FORUM ITALIA CINA PROPONE DI INCREMENTARE L'EMISSIONE DI TITOLI OBBLIGAZIONARI QUOTATI PER COINVOLGERE ANCHE LE ISTITUZIONI PRIVATE NELLA REALIZZAZIONE DEI GRANDI LAVORI. COME GIÀ È STATO FATTO PER...

Belt&Road è un progetto di interconnessione e inter-comunicazione e la costruzione di infrastrutture ne è un'importante pietra miliare. Ma, allo stato attuale, il sostegno finanziario fornito dalle istituzioni di settore al progetto Belt&Road è ancora lontano dal coprire l'effettiva domanda. Le istituzioni indipendenti disposte a garantire un sostegno finanziario sufficiente a questi progetti non sono molte perché la costruzione di infrastrutture presenta elevate barriere di ingresso, le opere hanno un lungo ciclo di vita e rischi elevati, e nella fase di costruzione non ci sono benefici economici.

Per ridurre i rischi dell'investimento occorre, quindi, agire su più piani: allargare le fonti di finanziamento, utilizzare strutture innovative e prodotti finanziari flessibili. Poiché il 60% -70% dell'infrastruttura globale è finanziato da prestiti sindacati forniti da grandi banche internazionali, le enormi esigenze di capitale della BRI devono far leva sul mercato di Hong Kong, il più importante per i prestiti sindacati nella regione Asia-Pacifico, con 116,3 miliardi di dollari di volumi nel 2017, e un gran numero di operatori attivi, banche di investimento, società di fondi e altre istituzioni, anche in grado di mobilitare risorse a livello globale.

如何为“一带一路”倡议融资

“一带一路”倡议是一个互联互通项目，其中，基础设施建设是一个重要里程碑。然而，部门机构目前为“一带一路”倡议提供的资金支持还远远不能满足实际需求。考虑到基础设施建设的准入门槛高，工程周期长、

风险高，而且在施工阶段没有经济效益，很少有独立机构愿意为这些项目提供足够的资金支持。因此，有必要在几个层面采取措施以降低投资风险：拓宽资金来源、使用创新结构以及使用可行的金融产品。

由于全球60%-70%的基础设施的资金来源是主要国际银行提供的银团贷款，因此“一带一路”倡议巨大的资本需求必须利用对亚太地区银团贷款最为重要的香港市场：2017年贷款规模达1163亿美元，拥有大量活跃的运营商、投资银行、基金公司和其他机构，还具有

全球资源调动能力。

利用直接融资工具吸引私人投资是至关重要的第二步。近年来，由于优先股、可转换债券以及日益复杂的债务工具的使用，私人资本在基础设施融资的参与度有所提高。另一方面，商业模式成熟、未来现金流稳定的项目可通过在证券交易所上市或发行债券来融资。其中一个案例就是中国银行协助匈牙利政府在香港



bio

Chen Siqing

presidente di Bank of China, da agosto 2017, e co-presidente del Business Council Italia-Cina, ha 57 anni. In carriera alla Bank of China dal 1990, quando è stato assunto dopo la laurea in economia e finanza allo Hubei Institute e un Mba alla Murdoch University in Australia, Cheng ha servito nel retail banking in diverse regioni della Cina, prima di entrare al quartiere generale nel 2008. Quell'anno è stato nominato presidente della Boc di Hong Kong, e nel 2014 vicepresidente esecutivo di tutto il gruppo. È uno strenuo sostenitore «dell'enorme potenziale di cooperazione bilaterale delle Pmi italiane e cinesi».

陈四清从2017年8月起任中国银行董事长、意中商业委员会联合主席，57岁。1990从湖北财经学院毕业，并入职于中国银行。在获得澳大利亚莫道克大学工商管理硕士后，曾在中国不同省份的中行分行工作，直至2008年进入总行，同年被提名为中行香港分行董事长，2014年成为中行集团执行副董事长。他坚持不懈地支持“有着巨大的潜力的意中两国中小企业之间双边合作”。

L' utilizzo di strumenti di finanziamento diretto per attrarre investimenti privati è un secondo passaggio cruciale.

Negli ultimi anni la partecipazione del capitale privato al finanziamento di infrastrutture si è rafforzata grazie all'uso di azioni privilegiate, obbligazioni convertibili e strumenti di debito sempre più sofisticati.

D'altra parte i progetti con modelli di business maturi e flussi di cassa futuri stabili potranno cercare di finanziarsi quotandosi in borsa o con l'emissione di obbligazioni. Un esempio è l'assistenza di Bank of China al governo ungherese per l'emissione a Hong Kong di obbligazioni in renminbi dim sum, operazione che è stata replicata per Singapore, Indonesia e altri cinque paesi e anche sul debito di aziende private. L'emissione di titoli a tema One Belt-One Road ha coinvolto migliaia importanti investitori da tutto il mondo.

Una delle difficoltà nel finanziamento dei progetti BRI è che i paesi lungo la via della Seta si trovano in diverse fasi di sviluppo e il loro mercato finanziario è poco sviluppato. In questi casi le istituzioni finanziarie nazionali hanno bisogno di imparare dalle esperienze internazionali, confrontandosi attivamente sulla soluzione dei problemi fiscali, sulle modalità di ripartizione dei rischi fra soggetti pubblici e privati, sulle possibilità di leva finanziaria da applicare al modello-base.

Per rafforzare i meccanismi di condivisione dei rischi dell'investimento proteggendolo dalle fluttuazioni dei tassi di cambio, dei tassi di interesse e dei prezzi delle materie prime, è necessario

emettere titoli di debito, questa operazione è già in corso in Cina, India e altri cinque paesi, e sarà presto replicata in altri paesi. La partecipazione del capitale privato al finanziamento di infrastrutture si è rafforzata grazie all'uso di azioni privilegiate, obbligazioni convertibili e strumenti di debito sempre più sofisticati.

“Una Belt-One Road” è un tema che ha coinvolto migliaia di importanti investitori da tutto il mondo. Una delle difficoltà nel finanziamento dei progetti BRI è che i paesi lungo la via della Seta si trovano in diverse fasi di sviluppo e il loro mercato finanziario è poco sviluppato. In questi casi le istituzioni finanziarie nazionali hanno bisogno di imparare dalle esperienze internazionali, confrontandosi attivamente sulla soluzione dei problemi fiscali, sulle modalità di ripartizione dei rischi fra soggetti pubblici e privati, sulle possibilità di leva finanziaria da applicare al modello-base. Per rafforzare i meccanismi di condivisione dei rischi dell'investimento proteggendolo dalle fluttuazioni dei tassi di cambio, dei tassi di interesse e dei prezzi delle materie prime, è necessario

sviluppare l'uso di derivati finanziari con copertura valutaria, gli interest rate swap, il cash management e altri servizi, utilizzando le garanzie delle organizzazioni finanziarie internazionali, l'assicurazione del credito all'esportazione e così via. Bank of China ha assistito 20 progetti Belt&Road in Russia, Kazakistan, Vietnam, Myanmar, Indonesia, e attraverso la sua compagnia assicurativa ha prestato copertura nel 2017 a oltre il 50% dei progetti lungo la One Belt, One Road.

How to finance the Belt&Road Initiative

The Belt&Road Initiative is an interconnection and inter-communication project, as the construction of infrastructures is an important milestone. However, the financial support that the sector institutions have currently provided for the Belt&Road Initiative is still far from covering the actual demand. There are very few independent institutions willing to guarantee sufficient financial support for these projects, considering how the construction of infrastructures has high entry barriers, the works have a long life cycle with high risks, and there are no economic benefits in the construction phase.

Therefore, it is necessary to act on several levels to reduce the investment risks: broaden the sources of financing, use innovative structures and use feasible financial products. As 60% -70% of global infrastructure is financed by syndicated loans provided by major international banks, the B&RI's enormous capital needs must leverage the Hong Kong market, which is the most significant for syndicated loans in the Asia-Pacific region: with 116.3 billion dollars in volume in 2017 and a large number of active operators, investment banks, fund companies and other institutions, it is also able to mobilise resources globally.

The use of direct financing instruments to attract private investments is a crucial second step. In recent years, private capital's participation in infrastructure financing has increased thanks to the use of preferred shares, convertible bonds and increasingly sophisticated debt instruments. On the other hand, projects with

mature business models and stable future cash flows can try to finance themselves via listing on the stock exchange or by issuing bonds. One example is the Bank of China's assistance to the Hungarian government for the issue of renminbi dim sum bonds in Hong Kong, an operation that has been replicated for Singapore, Indonesia and five other countries, as well as for the debt of private companies. The issue of One Belt-One Road themed securities has involved thousands of important investors from all over the world. One of the difficulties in funding B&RI projects is that the countries along the Silk Road are at different stages of development with poorly developed financial markets. In these cases, the national financial institutions must learn from international experiences, actively examining solutions to tax problems, the ways in which risks are shared between public and private entities, and the financial leverage possibilities to be applied to the basic model. In order to strengthen the investment-risk sharing mechanisms, protecting against exchange rate fluctuations, interest rates and commodity prices, the use of financial derivatives must be developed with currency hedging, interest rate swaps, cash management and other services, using international financial organisation guarantees, export credit insurance and so on. Bank of China has assisted 20 Belt&Road Initiative projects in Russia, Kazakhstan, Vietnam, Myanmar and Indonesia, and in 2017 it lent coverage to over 50% of the projects along the One Belt, One Road path through its insurance company.

Accordi con banche cinesi per essere più efficaci

INTESA SANPAOLO È PRONTA A VALUTARE QUALSIASI OPPORTUNITÀ DI INVESTIMENTO DOVESSE PRESENTARSI NEL CONTESTO BRI ED È ATTENTA ALLE INIZIATIVE CHE SEGNALANO ULTERIORI APERTURE SULL'ESTERO DEL MERCATO CINESE

Con il lancio nel 2013 della Belt and Road Initiative (Bri) abbiamo da subito intuito l'importante opportunità che l'iniziativa cinese rappresenta per rafforzare i legami e la collaborazione in ambito non solo commerciale ma anche tecnologico, scientifico e culturale sia con i Paesi da essa interessati sia con la Cina. La Bri è destinata a portare importanti benefici sia in termini di incremento degli scambi commerciali che dei flussi d'investimento e sviluppo infrastrutturale per gli oltre 60 Paesi coinvolti. Secondo uno studio dell'Asian Development Bank la stima di fabbisogno finanziario annuo da investire in infrastrutture nei paesi emergenti asiatici, che sono quelli maggiormente interessati dalla Bri, è pari a oltre 1.700 miliardi di dollari l'anno per i prossimi 15 anni. Si tratta di una cifra enorme, senza precedenti, che potrà essere raggiunta e sostenuta solamente se al funding di origine pubblica si affiancherà quello del settore privato attraverso il canale bancario e mobiliare anche attraverso schemi di partnership pubblico privati. Significativa in questo quadro è l'iniziativa dell'Asian Infrastructure Investment Bank, cui l'Italia partecipa con una quota di capitale del 2,68%. Anche il Silk Road Fund, rappresenta uno strumento di canalizzazione delle ingenti risorse finanziarie cinesi verso i paesi coinvolti nei progetti Bri. La nostra Banca è regolarmente in contatto con entrambi gli organismi ed è pronta a valutare qualsiasi opportunità dovesse presentarsi.

Ma la Bri rappresenta anche una importante opportunità di collaborazione con la Cina, in una fase di sviluppo delle relazioni del Paese sul piano internazionale. Ai progetti legati alla iniziativa Bri, la Cina sta affiancando una serie di iniziative che segnalano ulteriori aperture sull'estero del mercato cinese. Il Presidente Xi Jinping ha ribadito, all'ultimo Boao Forum dell'aprile scorso, l'intenzione di approvare entro fine anno delle nuove misure di apertura del settore finanziario e assicurativo agli investitori stranieri, quali, ad esempio, l'abolizione dei limiti agli investimenti stranieri nel settore bancario e di gestione del risparmio e di riduzione di quelli relativi all'intermediazione mobiliare. La cooperazione internazionale generata dalla Bri avrà

与中国银行达成协议以便更加有效

2013年“一带一路”倡议提出后，我们立即意识到中国的这一倡议所带来的与“一带一路”沿线国家以及与中国加强联系和合作（不仅在商业领域，而且在技术、科学和文化方面）的重要机遇。

“一带一路”倡议包含陆上和海上丝绸之路两大部分，必定会惠及可能涉及的60多个国家，极大地推动贸易和投资流量的增加，促进基础设施发展。亚洲开发银行的一项研究显示，未来15年，亚洲新兴国家（受“一带一路”影响最大的国家）投资基础设施的年度财政需求预计将超过17亿美元。这是一笔前所未有的巨额资金，只能通过民间集资（通过银行和证券渠道）、公私合营计划结合公共部门资助才能筹齐（并获得支持）。

2015年底，亚洲基础设施投资银行宣告成立，意大利以2.68%的股本参与，在这一背景下意义重大。2014年底启动的丝路基金能将中国大量的金融资源引向参与“一带一路”倡议项目的国家。我们的银行与这两个机构都有日常联系，随时准备评估在此情况下可能出现的任何机会。

“一带一路”倡议也是与中国合作的重要机遇。中国正在支持与“一带一路”倡议项目相关的项目，一系列的举措表明中国海外市场在进一步开放。继2017年1月在达沃斯的历史性演讲之后，中国国家主席习近平在4月的博鳌论坛上重申，在年底前批准向外国投资者开放金融和保险业的计划，其中包括取消对银行和资产管理部门外国投资的限制，以及减少与证券经纪相关的限制。

因“一带一路”倡议而生的国际合作也将对在商业和金融领域参与的其他国家产生重大影响。通过中东地区和欧亚地区加强的欧亚联系，实际上将促进更多贸易和投资流的双向流



Carlo Messina, romano, classe 1962 è ceo di Intesa Sanpaolo dal settembre 2013. Parallelamente alla carriera in banca ha svolto anche un'intensa attività accademica in qualità di docente di Economia degli Intermediari Finanziari in corsi universitari all'Università di Ancona e post-laurea (Mba) alla Luiss di Roma. In Banca Intesa è entrato nel 1998 e dieci anni dopo è stato promosso Cfo. Nel 2012 è diventato direttore generale del gruppo.

卡洛·墨西拿 (Carlo Messina)，罗马人，出生于1962年，从2013年9月起至今担任意大利联合圣保罗银行的首席执行官。墨西拿在银行工作的同时还积极参与学术活动，在安科纳大学担任金融中介经济学大学课程和罗马吕斯大学研究生课程 (MBA) 的讲师。墨西拿于1998年进入联合圣保罗银行，10年后被任命为首席财政官，在2012年出任集团的总经理。

peraltro ricadute significative, in termini commerciali e finanziari, anche per gli altri Paesi coinvolti. Un'accesa connettività tra Europa e Asia, sia attraverso l'area mediorientale sia attraverso la regione eurasiatica, potrà infatti favorire maggiori flussi commerciali e di investimento in entrambe le direzioni, assecondando l'inserimento dei Paesi attraversati dai corridoi della nuova Via della Seta nelle catene globali del valore. Il progetto non è però privo di alcuni aspetti critici. La Bri è stata avviata in un contesto di difficoltà economiche e finanziarie per alcuni paesi emergenti e in via di transizione, come è il caso delle economie dell'Europa dell'Est e dei Balcani, o di alcuni paesi asiatici. Ciò ha reso l'iniziativa particolarmente attraente come strumento di accelerazione economica, in particolare grazie al finanziamento di progetti infrastrutturali, ma allo stesso tempo l'ha resa divisiva in alcuni contesti, sia in Asia sia in Europa, come è accaduto nel caso dei paesi dell'Europa orientale, con la costituzione del Gruppo dei 16+1, perché temuta come mezzo di espansione della Cina in competizione con le reti locali. A ciò si affiancano altre criticità che riguardano il grado di effettiva partecipazione delle imprese locali nella realizzazione dei progetti di investimento, spesso basso, e gli strumenti di finanziamento specificatamente considerati, in gran parte prestiti di banche cinesi o istituzioni legate alla Cina. Per il pieno successo dell'iniziativa si dovrà lavorare in direzione di una maggiore partecipazione ai progetti Bri degli attori locali, sia imprese sia istituti finanziari. Di fronte alle opportunità offerte dalla Bri, Intesa Sanpaolo si è dotata da subito di strumenti utili per cercare di sviluppare

动, 支持新丝绸之路之上的国家融入全球价值链。

“一带一路”倡议是在部分新兴国家和转型国家经济和财政困难的背景下发起的, 东欧和巴尔干半岛经济体以及某些亚洲国家的情况也是如此。这使得—可以促进经济增长—“一带一路”倡议特别具有吸引力, 尤其是—基础设施项目的融资。意大利联合圣保罗银行集团对于“一带一路”倡议带来的机会完全持欢迎态度, 仍在努力与在海外广泛开展业务的中资银行制定合作协议。

总之, 考虑到丝绸之路所提供的开拓中国市场的机会以及与第三国合作的机会, 对于意大利和我们集团而言, 丝绸之路是一个重要的发展机遇。特别是在中欧和巴尔干国家, 意大利公司和意大利银行系统在该地区非常活跃, 而且许多中国集团有意深入这些地区。这些都是我们打算抓住的机遇, 以期强化我们在中国市场的地位。我们在中国市场的发展很有潜力。

business. Approfondimenti sono tuttora in corso per sviluppare accordi di cooperazione con banche cinesi dotate di una forte operatività all'estero. La Via della Seta rappresenta per l'Italia e il nostro gruppo una significativa occasione di sviluppo per le opportunità che apre sul mercato cinese e di collaborazione con Paesi terzi, che intendiamo cogliere per rafforzare la nostra presenza sul mercato cinese.

More agreements with Chinese bank to implement the Road

With the launch of the Belt&Road Initiative (B&RI) in 2013, we immediately sensed the important opportunity that the Chinese initiative offered for strengthening ties and collaborations (not only in the commercial field but also in terms of technology, science and culture) both with the countries it concerns and with China.

The B&RI is destined to bring important benefits both in terms of increased trade and investment flows and in infrastructure development for the over 60 countries that are potentially involved. According to a study by the Asian Development Bank, the estimated annual financial requirement to invest in infrastructure in emerging Asian countries (which are the ones most affected by the B&RI) is more than 1.7 billion dollars per year for the next 15 years. This is a huge amount, unprecedented, that can be reached (and supported) only if public funding is joined by private funding (through the banking and securities channel), also through private-public partnership schemes. The launch of the new Asian Infrastructure Investment Bank, which Italy participates in with a share capital of 2.68%, is quite significant in this context. The Silk Road Fund is another instrument for channeling the huge Chinese financial resources to the countries involved in the B&RI projects. Our Bank has daily relations with both bodies and is ready to evaluate any opportunities that may arise in this context. But the B&RI also represents an important opportunity for collaboration with China, which is currently developing its relations on an international level. In this regard, it should be pointed out that China is supporting the projects related to the B&RI project with a series of initiatives that signal the further opening of the Chinese market abroad. At the recent Boao Forum last April President Xi Jinping reiterated his intention to approve new measures to open the financial and insurance sector to foreign investors by the end of the year; these include, for example, the abolition of limits on foreign investments in the banking and asset management sector and a reduction of those related to securities brokerage. The international cooperation generated by the B&RI will also have significant repercussions for the

other countries involved in commercial and financial terms. Increased connectivity between Europe and Asia, both through the Middle East area and through the Eurasian region, will in fact foster greater trade and investment flows in both directions, supporting the inclusion of the countries crossed by the corridors of the New Silk Road in global value chains.

However, the project does not lack some critical aspects. The B&RI initiative was launched in a context of economic and financial difficulties for certain emerging and transitional countries, as is the case in the economies of Eastern Europe and the Balkans, or certain Asian countries. This made the initiative particularly attractive as an instrument of economic acceleration, especially thanks to the financing of infrastructure projects, but also made it divisive in certain other contexts both in Asia and in Europe: this is the case of Eastern European countries with the establishment of the 16+1 Group, as they feared the initiative as China's means of expansion in competition with local networks. This is accompanied by other critical issues concerning the degree of local companies' actual participation in the implementation of investment projects, which is often low, and the specific financing instruments considered, which are largely loans from Chinese banks or institutions related to China. For the initiative to be fully successful, it will be necessary to work towards the greater participation of local actors, both companies and financial institutions, in the projects promoted under the name of B&RI.

Fully welcoming the opportunities offered by the B&RI, the Intesa Sanpaolo Group immediately equipped itself with useful tools to aim to develop business. The Group is still working hard to develop cooperation agreements with Chinese banks that significantly operate abroad.

Ultimately, for Italy and our Group the Silk Road is a significant opportunity for development, considering the opportunities it opens up on the Chinese market and for collaboration with third countries. These are opportunities that we intend to seize to strengthen our presence on the Chinese market, which is full of potential for our Group's future.

Il ponte d'oro della Bri

IL PRESIDENTE DEL SILK ROAD FUND, RECENTEMENTE RIFINANZIATO DAL GOVERNO CINESE, ILLUSTRA UN ESEMPIO VIRTUOSO DI OPERAZIONE PUBBLICO-PRIVATA CHE DOVREBBE FARE DA GUIDA NEI PROSSIMI GRANDI PROGETTI LUNGO LA VIA DELLA SETA

Silk Road Fund è impegnato a introdurre apertura, inclusività e reciproco vantaggio in specifici progetti e generare entrate reali in modo che i Paesi coinvolti nella Belt & Road Initiative possano condividere i reali benefici. Il nostro obiettivo è integrare l'esperienza, la solidità patrimoniale e le capacità produttive di qualità accumulate negli ultimi trent'anni ai vantaggi industriali e ai requisiti di progetti specifici dei Paesi partecipanti. In un sistema economico globale aperto, un progetto di investimento di successo è in grado di riunire diverse parti in tutto il mondo, mobilitare e consolidare risorse per ottenere un'allocatione ottimale e agevolare le parti nella realizzazione dei rispettivi interessi. Lo Hassyan Clean Coal Power Plant Project a Dubai, in cui Silk Road Fund ha investito nel 2016, è un esempio convincente. Il progetto, passo fondamentale della Integrated Energy Strategy 2030 degli Emirati Arabi Uniti (Eau), riguarda la costruzione di una grande centrale a carbone in regime di PPP, appaltata attraverso gare in Medio Oriente che hanno coinvolto soggetti basati in diversi Paesi. La Dubai Electricity & Water Authority (Dewa) è il committente Saudi Arabian International Power and Water Company (Acwa) e China Harbin Electric International sono gli sviluppatori. Acwa, Harbin Electric International, Dewa e Silk Road Fund hanno costituito diventandone azionisti, la società progetto. Gli appaltatori EPC includono Harbin Electric International e General Electric (GE). Il progetto è finanziato da quattro banche cinesi e istituti internazionali. La centrale elettrica che verrà costruita sarà leader a livello mondiale per utilizzo delle tecnologie e rispetto degli standard di tutela ambientale. È progettata per soddisfare la più severa direttiva sulle emissioni industriali (IED) dell'Unione Europea e le linee guida dell'International Finance Corporation (IFC). Per quanto riguarda il progetto edilizio, Harbin Electric International ha ottenuto con successo l'accesso a mercati esteri di fascia elevata per lo sviluppo dell'energia elettrica e si è convertita da appaltatore EPC estero a investitore e sviluppatore. In termini di struttura di investimento e di finanziamento, la transazione è accuratamente

一带一路的黄金桥

作 为一支中长期开发投资基金，丝路基金致力于对具体项目实施“开放、包容、互利”，并获得真正的收益，从而真正使“一带一路”相关国家获得共同利益。我们的目标是将中国-改革开放以来-积累的中国经验、雄厚的资本实力和高品质的设备制造能力，与投资国家的发展规划、产业优势和具体项目需求结合起来。

在一个开放的全球经济体系中，一个成功的投资项目可以把全球各方聚到一起，调动和巩固有利的资源，从而实现最优分配，以帮助各方实现各自的利益。

丝路基金2016年投资的迪拜Hassyan清洁电站项目是一个很好的例子。该项目是阿联酋(UAE)“综合能源战略2030”的一部分，是一个PPP模式下具有里程碑意义的大型燃煤电厂，该项目在中东通过招标签约。这是一个由多个国家跨境合作的代表项目。迪拜水电局(DEWA)是东道国政府的招标人，沙特电力(ACWA)和中国哈尔滨电气国际工程公司(哈电国际)-联合体获得了对该项目融资和开发的权利。该项目的股东由沙特电力、哈电国际、迪拜水电局和丝路基金共同构成。项目的EPC总承包人包括哈电国际和通用电气(GE)。该项目由四家中国银行和国际银行提供融资服务。这是一个超-临界电厂，将在利用开发技术和契合环境保护标准方面引领全球。它的设计符合欧盟最严格的工业排放指令(IED)以及国际

金融公司(IFC)准则。在项目建设方面，哈电国际已成功进入电力开发的海外高端市场，并已从海外EPC承包商转变为投资者和开发商。在投融资结构方面，精心设计交易结构，确保在公开招标情况下电价最优化同时实现股东收益。项目的成功也在于各方在其他方面获得了利益。阿联酋政府可借此促进其达成多元化能源发展目标。沙特电力可获得对工厂长达25年的特许经营权。哈尔滨国际电气公司能够将其先进的煤炭燃烧技术引进国际市场，并获得进入中东市场的机会。作为投资者，丝路基金通过与全球领先的电力企业合作，能够积累在高端电力市场投融资的经验。通用电气在参加该项目之余还可借助“一带一路”平台寻求其他商业机会。通用电气提



Jin Qi

è presidente del Silk Road Fund, da quando è stato lanciato dal governo cinese, nel 2015, come una delle strutture più importanti di finanziamento del progetto Bri. È espressione delle principali banche cinesi, che hanno finanziato il fondo di dotazione. Jin Qi, prima della nomina, è stata assistente governatore della banca centrale cinese, dove ha lavorato per 30 anni. Si è occupata a lungo, come vice direttore generale, del dipartimento delle istituzioni finanziarie estere e ha rappresentato la Cina al Fondo monetario internazionale.

金琦是丝路基金的董事长。丝路基金由中国政府在2015年推出，是一带一路项目最重要的投资机构之一，由中国主要银行共同出资设立。在此之前，金琦在中国人民银行工作了30年，曾是行长助理，曾长期担任外资金融机构管理司副司长一职并作为中国代表在国际货币基金组织任职。

strutturata in modo da garantire validi rendimenti agli azionisti e allo stesso tempo ottenere condizioni di prezzo ottimali per l'elettricità nell'ambito di gare d'appalto. Il successo del progetto risiede anche nel fatto che le parti hanno acquisito benefici sotto altri aspetti. Il governo degli Emirati raggiunge l'obiettivo di uno sviluppo energetico diversificato. Acwa ha una posizione dominante nella gestione dell'impianto per 25 anni dall'entrata in funzione. Harbin Electric International potrà testare la sua avanzata tecnologia di combustione del carbone sul mercato internazionale e guadagnare l'accesso al mercato del Medio Oriente. Silk Road Fund, collaborando con società elettriche leader a livello globale, accresce la propria esperienza nell'investimento e nel finanziamento del mercato dell'energia di fascia elevata. GE ha la possibilità di valutare opportunità di business nell'ambito Bri, oltre a partecipare al progetto. GE ha anche proposto al nostro fondo di dare vita a una piattaforma di investimento congiunta che abbia come obiettivo progetti greenfield o brownfield nei Paesi coinvolti dalla Bri nei settori dell'energia, dell'oil&gas e nelle nuove produzioni di energia. Il progetto Hassyan rappresenta quindi la migliore testimonianza della filosofia del "reciproco vantaggio" nella Bri. Silk Road Fund ha ricevuto un'ulteriore iniezione di capitale in renminbi. Pertanto, siamo in grado di fornire supporto finanziario a progetti legati alla Bri in più valute. La disponibilità di diverse valute favorisce l'espansione delle

fonti di capitale per i progetti dell'iniziativa e può soddisfare le varie esigenze dei Paesi coinvolti per i pagamenti e gli accordi transnazionali, oltre alla possibilità di promuovere maggiori commercio e scambi economici tra Paesi. Silk Road Fund ha vagliato e promosso modalità efficaci di investimento in renminbi. Attendiamo con impazienza di collaborare con le nostre controparti per discutere e sviluppare nuove modalità di investimento e finanziamento, sfruttando al meglio l'investimento denominato in renminbi. Speriamo che la disponibilità di molteplici valute funga da ponte d'oro per collegare i Paesi che hanno aderito alla Bri e porti un vantaggio economico reciproco.

fonti di capitale per i progetti dell'iniziativa e può soddisfare le varie esigenze dei Paesi coinvolti per i pagamenti e gli accordi transnazionali, oltre alla possibilità di promuovere maggiori commercio e scambi economici tra Paesi. Silk Road Fund ha vagliato e promosso modalità efficaci di investimento in renminbi. Attendiamo con impazienza di collaborare con le nostre controparti per discutere e sviluppare nuove modalità di investimento e finanziamento, sfruttando al meglio l'investimento denominato in renminbi. Speriamo che la disponibilità di molteplici valute funga da ponte d'oro per collegare i Paesi che hanno aderito alla Bri e porti un vantaggio economico reciproco.

Building a Golden Bridge to Finance the BRI Projects

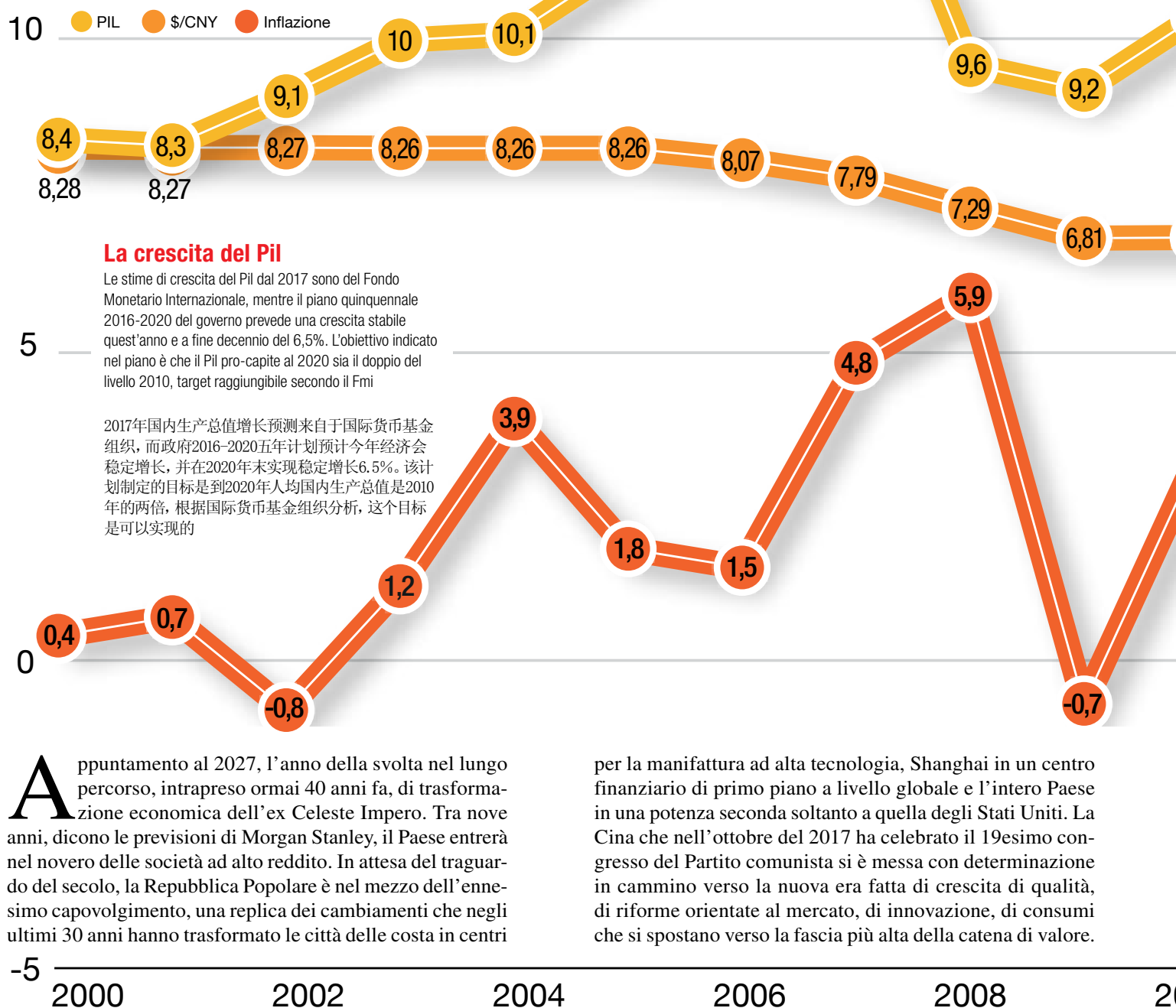
Silk Road Fund is committed to implementing "openness, inclusiveness and mutual benefit" to specific projects and generating real revenues so that Belt and Road countries can share the real benefits of the Initiative. We aim to integrate China's experience, capital strength and high-quality equipment manufacturing capabilities accumulated over the past three decades into the investee countries' development planning, industrial advantages and the requirements of specific projects. In an open global economic system, a successful investment project can pull together different parties across the globe, mobilize and consolidate advantageous resources to achieve optimal allocation and facilitate the parties to realize their respective interests. The Hassyan Clean Coal Power Plant Project in Dubai which Silk Road Fund invested in 2016 serves as a convincing example. The project, an integral part of the Energy Strategy 2030 of the UAE, is a landmark large coal-fired power plant under a PPP mode, contracted through bidding in the Middle East, based on cross-border cooperation and involving parties from several countries. The Dubai Electricity & Water Authority (DEWA) is the tenderer representing the host country government. The consortium of Saudi Arabian International Power and Water Company (ACWA) and China Harbin Electric International (Harbin Electric International) has been granted the right to finance and develop the project. Shareholders of the project company consist of ACWA, Harbin Electric International, DEWA, and Silk Road Fund. The general EPC contractors of the project include Harbin Electric International and General Electric (GE). The project is financed by a club of four Chinese banks and international banks. The ultra-supercritical power plant will be leading globally in terms of technologies and meeting environmental protection standards. It is designed to comply with the most stringent Industrial Emissions Directive (IED) of the European Union as well as the guidelines of the International Finance Corporation (IFC). In respect of project construction, Harbin Electric International has successfully gained access to overseas high-end markets for electric power development and

has transformed from being an overseas EPC contractor to an investor and developer. In terms of investment and financing structure, the transaction is carefully structured to ensure viable returns for shareholders at the same time of achieving optimum electricity pricing under competitive tendering. The success of the project also lies in the fact that parties also have gained benefits in other aspects. The UAE government can thus promote its goal of diversified energy development. ACWA is able to achieve the dominant role in operating the plant with a concession period of up to 25 years. Harbin Electric International is able to introduce its advanced coal combustion technology to the international market and gain the access to the Middle East market. As an investor, the Silk Road Fund is able to accumulate experience in investing and financing in the high-end power market through collaborating with globally leading power enterprises. GE is able to explore business opportunities under the Initiative in addition to participating in the project. GE has separately proposed cooperation with our fund to establish a joint investment platform targeting greenfield or brownfield projects in Belt and Road countries in the areas of power, oil and gas, and new energy industries. The Hassyan project therefore represents the best testimony to the "mutual benefit" philosophy of the Bri. Moreover, Silk Road Fund has received an additional capital injection in RMB. Therefore, we can provide financial support to Belt and Road projects in multi-currencies. The availability of multiple currencies is conducive to the expansion of capital sources for Belt and Road projects and can satisfy different needs of Belt and Road countries for cross-border payment and settlement. It can also promote more trade and economic exchange among countries. Silk Road Fund has been exploring and promoting effective ways of investment in RMB. We look forward to working with our counterparts to discuss and develop new investment and financing modes, taking better advantages of RMB denominated investment. We hope that the availability of diversified currencies will serve as a golden bridge connecting Belt and Road countries and bring in mutual economic benefit.

Crescita stabile al 6,5%, la leva è sui consumi

IL TARGET DEL PIANO QUINQUENNALE DI RADDOPPIARE IL REDDITO MEDIO PRO CAPITE DEL 2010 ENTRO IL 2020 È A PORTATA DI MANO. E ORA SI GUARDA AI PROSSIMI OBIETTIVI

di Andrea Pira



Appuntamento al 2027, l'anno della svolta nel lungo percorso, intrapreso ormai 40 anni fa, di trasformazione economica dell'ex Celeste Impero. Tra nove anni, dicono le previsioni di Morgan Stanley, il Paese entrerà nel novero delle società ad alto reddito. In attesa del traguardo del secolo, la Repubblica Popolare è nel mezzo dell'ennesimo capovolgimento, una replica dei cambiamenti che negli ultimi 30 anni hanno trasformato le città delle costa in centri

per la manifattura ad alta tecnologia, Shanghai in un centro finanziario di primo piano a livello globale e l'intero Paese in una potenza seconda soltanto a quella degli Stati Uniti. La Cina che nell'ottobre del 2017 ha celebrato il 19esimo congresso del Partito comunista si è messa con determinazione in cammino verso la nuova era fatta di crescita di qualità, di riforme orientate al mercato, di innovazione, di consumi che si spostano verso la fascia più alta della catena di valore.

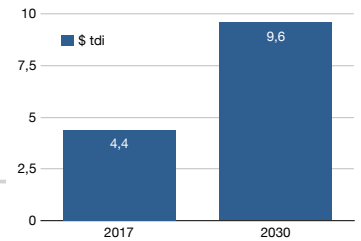
6.5%的稳定增长, 消费是杠杆

相约2027, 这一年将会是这个古老国家从40年前开始的漫长经济转型道路上的转折点。据摩根士丹利专家表示, 九年后, 中国将进入高收入国家的行列。现在中国人均国内生产总值约为9500美元, 到那时将超过12900美元, 中国消费者会“更富有, 更年轻, 更注重技术”。世纪之交时, 中华人民共和国正处于无数个转折的过程中, 一次次重复着近30年来将沿海城市转变为高科技制造业中心的变革, 上海成为全球金融中心, 综合国力世界排名第二, 仅次于美国。为了实现最终目标, 在2017年10月, 中国举行了中国共产党第十九次全国代表大会, 坚定地朝着提升质量, 针对市场的变革, 向着更高的价值链方向创新和消费。“所有这些都将对发展的决策层面带来根本性的影响, 包括城市化, 房地产市场, 税收系统, 中

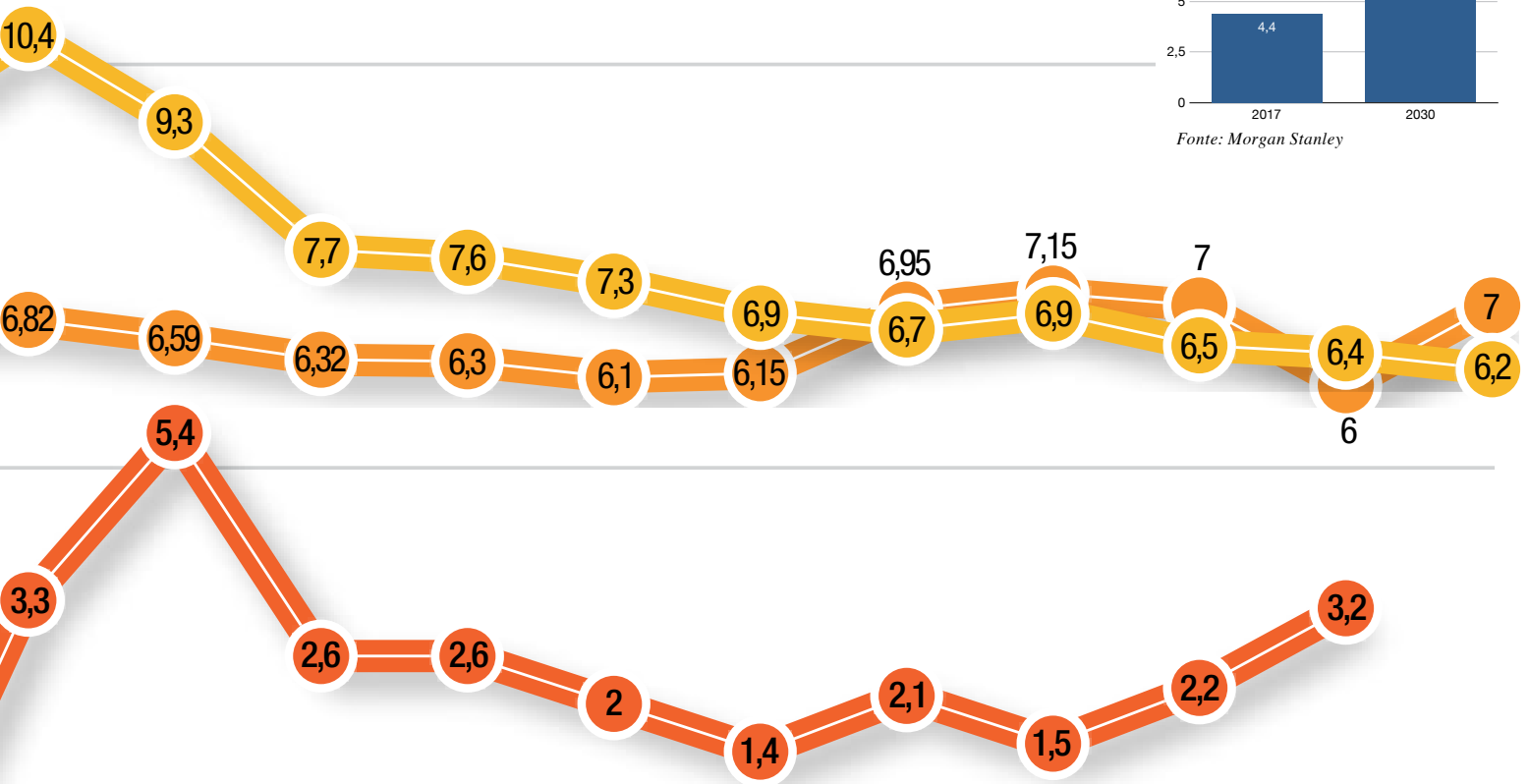
I consumi interni

Il motore della crescita dell'economia nei prossimi anni saranno i consumi interni, che entro la fine del prossimo decennio dovrebbero raddoppiare il livello del 2016, secondo Morgan Stanley, raggiungendo 9,6 trilioni di dollari

未来几年经济增长的引擎将是国内消费, 根据摩根士丹利分析师的预测, 到下一个十年末, 国内消费应该是2016年的两倍, 达到9.6万亿美元。



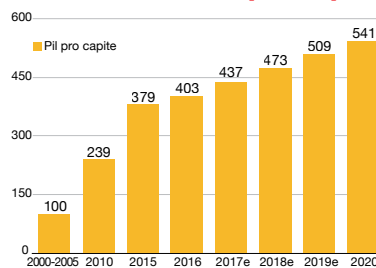
Fonte: Morgan Stanley



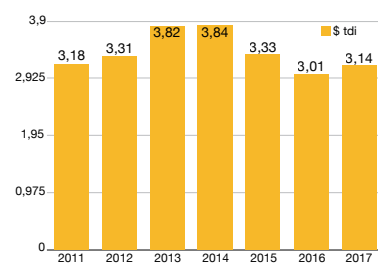
Com'è cresciuto il reddito pro capite

L'andamento del reddito pro-capite cinese misurato in dollari a parità di potere d'acquisto. I dati, su base 100, sono del Fondo Monetario Internazionale e di Intesa Sanpaolo

在购买力相等的情况下以美元衡量的中国人均收入趋势。数据, 以100为基准, 来自于国际货币基金组织和Intesa Sanpaolo 意大利联合圣保罗银行。



E la PboC tiene alte le riserve



I dati della Banca centrale cinese sulle riserve indicano un livello ancora molto elevato, sebbene al di sotto dei picchi del 2014. È un buon indicatore della stabilità del sistema finanziario

来自中国央行的储备虽然低于2014年的高点, 但其水平仍然很高。这是衡量金融体系稳定性的一个很好的指标。

«Tutto ciò avrà un impatto fondamentale nelle politiche per la crescita, nell'urbanizzazione, nel mercato immobiliare, nel sistema di tassazione, nelle relazioni tra centro e amministrazioni locali e tra privati e aziende di Stato,» ha sottolineato Chen Xingdong, capo economista per la Cina di Bnp Paribas, la banca europea che segue con più attenzione l'evolversi della situazione. Chen si è spinto a preannunciare che entro la fine del prossimo

QUALE NE SIA LA COMPONENTE TRAINANTE, LA CRESCITA RESTA IL PUNTO DI RIFERIMENTO PER REALIZZARE GLI ALTRI TRAGUARDI CHE LA LEADERSHIP DEL PRESIDENTE XI JINPING SI È POSTA NEL MEDIO-TERMINE

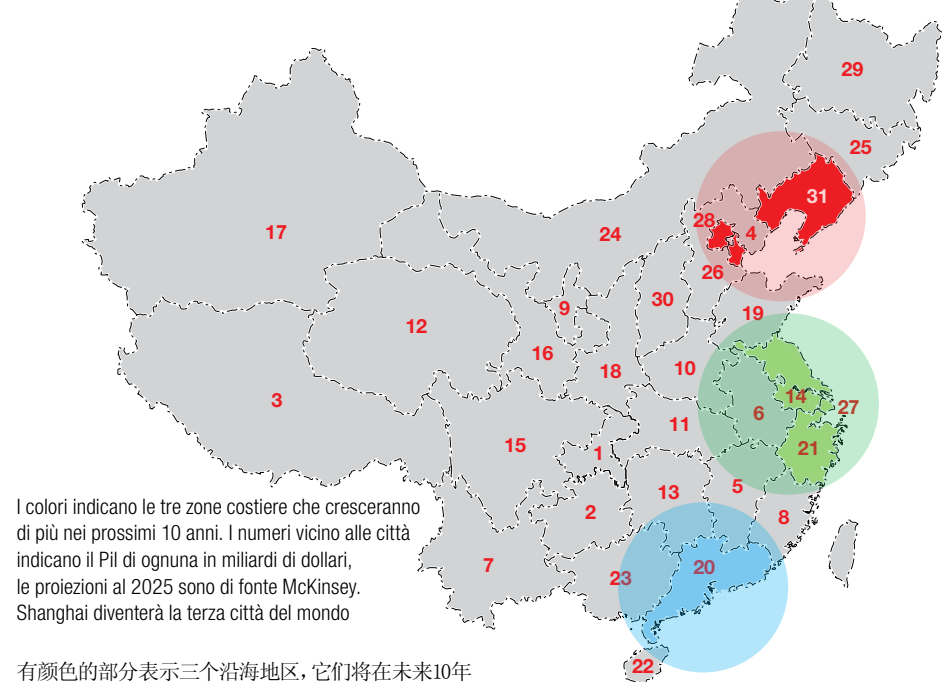
decennio il pil cinese supererà del 60% quello statunitense.

Ma da qui a quel momento, quale sarà il passo da tenere per raggiungere l'obiettivo? L'ultima sessione plenaria dell'Assemblea nazionale del popolo, ratificando quanto già discusso a dicembre nella Conferenza di lavoro sull'economia, ha incominciato pragmaticamente fissando l'obiettivo di crescita per il 2018 al 6,5%. È un target in linea con quanto previsto anche per l'anno scorso, quando però l'asticella fu addirittura superata, segnando 6,9%, numeri che hanno posto fine alle frenate degli anni precedenti. Quel risultato, circa il doppio della media della crescita globale, che nel 2017 è stato ottenuto facendo leva sugli strumenti tradizionali delle esportazioni e degli investimenti infrastrutturali, quest'anno sarà raggiunto, prevedibilmente, spostando l'enfasi sul rilancio della domanda interna. Quale ne sia la componente trainante, la crescita resta il punto di riferimento per realizzare gli altri traguardi che la leadership del presidente Xi Jinping si è posta nel medio-termine. Uno dei più importanti è la creazione di posti di lavoro. Il ministero delle Risorse umane stima infatti che occor-

I dati sulla crescita nelle province sono di fonte governativa cinese, rielaborati da Cesif, l'ufficio studi della Fondazione Italia Cina. Indicano che la maggioranza delle province cinesi crescerà anche quest'anno oltre il target di 6,5% obiettivo del governo, con alcune punte, tra cui il distretto centrale di Chongqing, una delle maggiori aree industriali. Il Tibet, invece, resta tra le aree più depresse, nonostante la crescita a doppia cifra dal 2015

province della crescita dati来源于中国政府, 由意中基金会研究办公室Cesif重新整理。他们指出, 今年中国大部分省份的增长将超过6.5%的政府目标, 有一些地区会超出更多, 包括中国主要工业区之一重庆的中心区。而西藏仍然是发展最为低迷的地区之一, 尽管从2015年以来呈现两位数增长。

Le città area che cresceranno di più



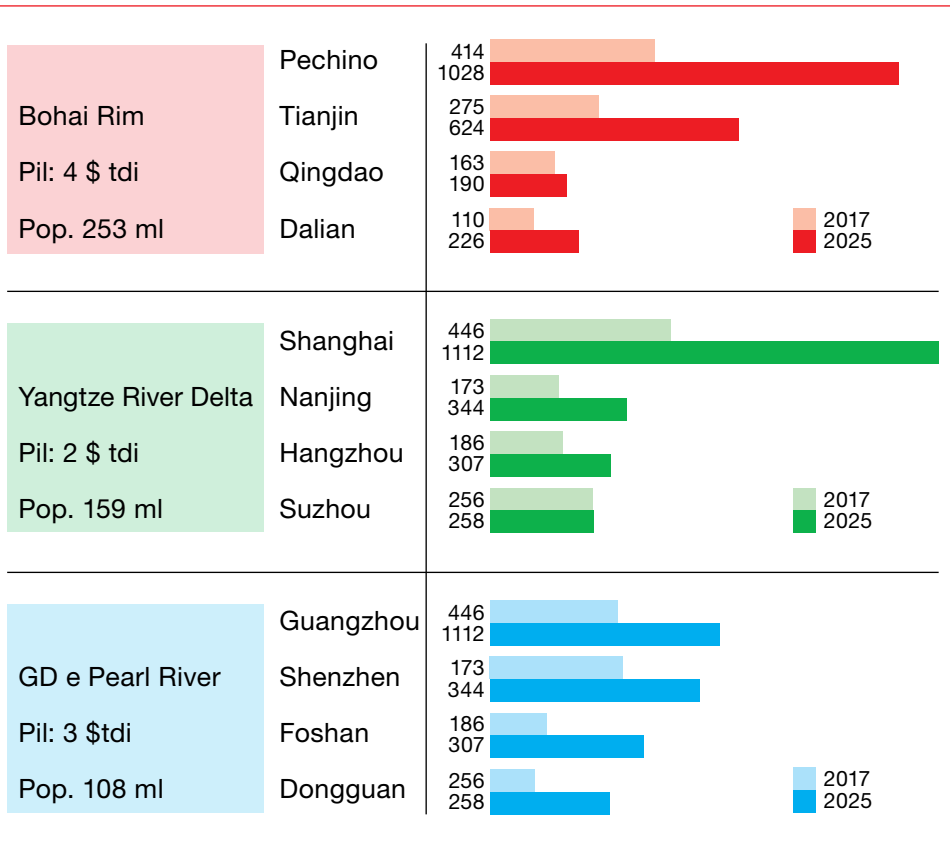
有颜色的部分表示三个沿海地区, 它们将在未来10年增长更多。在城市旁边的数字表示每座城市的国内生产总值, 单位是10亿美元, 对于2025年的预测数据来自麦肯锡。上海将会成为世界第三大城市。

I target di crescita nelle province

Le province	Target 18	Target 17	Pil 2017	Pil 2016
1 Chongqing	8,5% ca.	10% ca.	9,3%	10,7%
2 Guizhou	10% ca.	10% ca.	10,2%	10,5%
3 Tibet	10% ca.	>11%	10,0%	10,0%
4 Tianjin	5%	8%	3,6%	9,0%
5 Jiangxi	8,5% ca.	8,5% ca.	8,9%	9,0%
6 Anhui	>8%	8,5% ca.	8,5%	8,7%
7 Yunnan	8,50%	8,5% ca.	9,5%	8,7%
8 Fujian	8,5% ca.	8,5% ca.	8,1%	8,4%
9 Ningxia	7,5% ca.	8% ca.	7,8%	8,1%
10 Henan	7,5% ca.	>7,5%	7,8%	8,1%
11 Hubei	7,50%	8% ca.	7,8%	8,1%
12 Qinghai	7%	7,5% ca.	7,3%	8,0%
13 Hunan	8% ca.	8% ca.	8,0%	7,9%
14 Jiangsu	>7%	7-7,5%	7,2%	7,8%
15 Sichuan	7,50%	7,5% ca.	8,1%	7,7%
16 Gansu	6%	7,50%	3,6%	7,6%
17 Xinjiang	7% ca.	>7%	7,6%	7,6%
18 Shaanxi	8% ca.	8% ca.	8,0%	7,6%
19 Shandong	7%	7,5% ca.	7,4%	7,6%
20 Guangdong	7% ca.	>7%	7,5%	7,5%
21 Zhejiang	7% ca.	>7%	7,8%	7,5%
22 Hainan	>7%	>7%	7,0%	7,5%
23 Guangxi	7-7,5%	7,5% ca.	7,3%	7,3%
24 Mongolia Interna	6,5%ca.	7,5% ca.	4,0%	7,2%
25 Jilin	6% ca.	7% ca.	5,3%	6,9%
26 Hebei	6,50%	7% ca.	6,7%	6,8%
27 Shanghai	6,5% ca.	6,5% ca.	6,9%	6,8%
28 Beijing	6,5% ca.	6,5% ca.	6,7%	6,7%
29 Heilongjiang	8,50%	6-6,5%	6,4%	6,1%
30 Shanxi	6,50%	5,50%	7,0%	4,5%
31 Liaoning	6,5% ca.	6,5% ca.	4,2%	-2,5%

Nazionale

Fonte Cesif, giugno 2018



央和地方政府之间以及私企和国企之间的关系”。法国巴黎银行中国区首席经济学家陈兴东指出，欧洲银行将紧密关注形势的演变。陈先生甚至预测，在下一个十年末，中国的国内生产总值将超越美国60%。但是从现在到那时，需要采取什么样的措施才能实现目标？最近一次全国人民代表大会全体会议上讨论过的议题，并开始切实地将截止到2020年经济增长目标设定为6.5%，这个结果与对去年的预期结果的保持一致，去年甚至超过了政府预定的目标，达到6.9%，这些数字为前几年经济增速放缓态势踩下“刹车”。中国的经济增长大约是全球经济增长平均水平的两倍，在2017年是通过利用传统的出口业和对基础设施投资而实现，今年，可以预见的是，政府会通过进一步扩大内需实现这一目标。其驱动因素有哪些，增长率依然是实现习近平主席领导集体在发展中中期对于实现其它目标的参考标准。其中最重要的就是创造就业机会。人力资源部预计每年会新增1500万劳动力，其中1100万人将在城市中心。第二个目标是限制金融风险。Bnp的首席经济学家参考去年控制企业借贷的举措，这些企业举债向国际扩张，他指出：“去年减少在海外投资给人们留下了中国希望减少杠杆的印象”。但

Foshan, si alla crescita purchè sia green

Posizionata nel cuore del delta del fiume delle Perle, a una cinquantina di chilometri da Canton di cui vuole essere la green city, Foshan è una delle 16 città più sviluppate della Cina, con un reddito pro-capite superiore a Shanghai e Pechino. Nonostante sia di dimensioni inferiori alle due big, e forse proprio per questo, la sua amministrazione ha deciso di battere un sentiero virtuoso cercando di coniugare sviluppo economico con la protezione dell'ambiente.

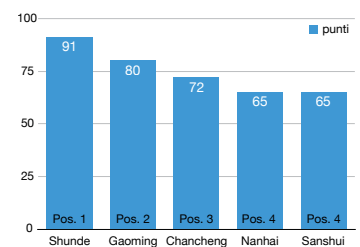
Ha stabilito così un protocollo che misuri i risultati raggiunti in tutti gli ambiti della tutela ambientale tra cui il miglioramento della qualità dell'aria rilevando le sostanze inquinanti, dell'acqua, sia quella per l'uso civile e industriale, sia l'acqua dei fiumi, e del suolo. oltre che la qualità dei servizi. A un apposito organismo è stato affidato il monitoraggio dei progressi compiuti in base a un indice di eccellenza ambientale. I risultati dei distretti finora monitorati sono quelli pubblicati nel grafico qui accanto



佛山市, 绿色增长点

佛山市位于珠江三角洲的核心地区，距省会城市广州大约五十公里。该市计划打造成绿色环保城市。佛山（见下图）是中国最发达的16个城市之一，人均收入超过上海和北京。尽管佛山市的规模比这两个大城市要小，但或许恰恰是这种条件促使市政府决定另辟蹊径，努力寻求一条环保与经济综合发展之路。市政府规定，除了评估服务质量外，还要全方位测量环境保护的综合数据，包括空气质量优化数据、水污染物数据（涵盖居民用水、工业用水、河水、土壤用水数据）等。市政府已经委托专业机构，按照优良环境指标监督环保达标落实过程。列表中公布的就是目前已监测地区的检测结果。

Chi eccelle nell'ambiente



Fonte: Foshan Government

rano 15 milioni di nuovi lavoratori l'anno, dei quali 11 milioni nei centri urbani. Il secondo obiettivo è quello di limitare i rischi finanziari. «La campagna dello scorso anno per ridurre gli investimenti all'estero ha dato l'impressione che si volesse ridurre la leva a tutto tondo,» ha fatto notare il capo economista di Bnp riferendosi allo scrutinio imposto sui prestiti concessi alle imprese per finanziare a debito l'espansione internazionale. Tuttavia, muoversi in questa di-



Il primo ministro Li Keqiang ha sottolineato la necessità di sostegno al mercato del lavoro

李克强总理强调必须支持劳动力市场

rezione nell'economia reale esporrebbe la Repubblica popolare a rischio di una bassa crescita. «Nel breve periodo stabilizzare la leva macro sarebbe più realistico, presumendo una crescita del pil nominale al 10% per il 2018, un tale obiettivo vorrebbe dire una crescita del 10% del credito nell'economia reale». Per Charlie Awdry e May Ling Wee di Janus Henderson Investor, gestori di fondi con una visione di lungo termine, la riforma della finanza contro la volatilità dei mercati che ha caratterizzato l'ultima parte del primo mandato di Xi Jinping è stata condotta senza troppa convinzione. «Le autorità si sono focalizzate sulla riduzione dei rischi degli investimenti e sulla prevenzione da choc di liquidità, piuttosto che imporre un delveraging su larga scala alle banche,» hanno notato i due analisti. Anche la stretta sull'altro cardine di una politica monetaria più austera, cioè la riduzione del deficit in rapporto al pil, è più apparente che reale. Infatti da un lato il governo ha fissato per il 2018 l'asticella del

... E per il 2018 austerità leggera, con bassa inflazione

Il 2018 è incominciato bene per la Cina, come attestano i dati di gennaio e febbraio che hanno evidenziato una crescita ancora sostenuta e con tassi a due cifre del commercio con l'estero mentre gli investimenti fissi e la produzione industriale sono stati in lieve accelerazione. Stanno invece, diminuendo i permessi di costruzione e la superficie residenziale venduta anche se nel settore immobiliare c'è una riaccelerazione degli investimenti che, però, si profila di carattere temporaneo. L'indice PMI manifatturiero, che resta sopra 50, è stato stabile nella rilevazione Markit negli ultimi tre mesi, mentre è sceso in quella del NBS, evidenziando un peggioramento delle condizioni per le piccole e medie imprese. L'indice PMI dei servizi dipinge un quadro migliore e ancora espansivo per il settore. Le vendite al dettaglio sono lievemente rallentate a causa della decelerazione delle vendite di automobili, ma restano ancora ben supportate dall'elevata fiducia dei consumatori. Questa fotografia della congiuntura nell'economia cinese è stata scattata dagli analisti dell'Ufficio Studi di Intesa Sanpaolo, guidati da Gianluca Salsecci.

Gli analisti hanno notato, tra l'altro, che durante la sessione annuale del neoletto Parlamento tenutasi in marzo le Autorità hanno voluto dare un messaggio non stressante sulla crescita. Hanno, infatti, comunicato un target di crescita intorno al 6,5% eliminando, rispetto al 2017, il riferimento alla locuzione "più elevata se possibile", mentre il target d'inflazione è rimasto lo stesso, al 3%, così come quello sulle vendite al dettaglio (intorno al 10%). Un'altra novità è che, nella stessa occasione, non è stato dato un obiettivo di crescita né per gli investimenti fissi né per la massa monetaria, M2, o per il credito e, per la prima volta dal 2012, è stato indicato un target del rapporto deficit/PIL in calo rispetto a quello dell'anno precedente (2,6% vs 3% nel 2017), anche rispetto al rapporto effettivo, che gli analisti stimano a 13,7%, segnalando una politica fiscale meno espansiva. L'abbandono del target sullamassa onetaria M2, come suggerito poi anche dal Governatore della PBOC, riflette il fatto che nella valutazione delle scelte di politica monetaria, M2 sta diventando meno significativa rispetto al passato e sostituita sempre di più dal corridoio di tassi sul brevissimo termine su cui la PBOC si è concentrata negli ultimi due anni. Il primo ministro Li Keqiang ha ampiamente sottolineato la necessità di sostegno

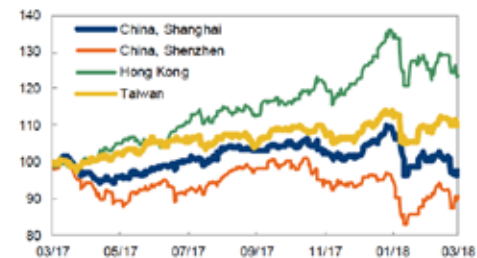
al mercato del lavoro, lasciando invariato l'obiettivo di creazione di nuovi posti di lavoro (11 milioni) e indicando che il tasso di disoccupazione verrà mantenuto entro il 5,5%. L'abbandono del target sugli investimenti e sul credito darà molta più flessibilità alle Autorità, centrali e locali, per concentrarsi maggiormente sulla qualità della crescita e perseguire i tre obiettivi principali già delineati dal Congresso del Partito Comunista in autunno (controllare i rischi finanziari, combattere la povertà e abbattere l'inquinamento), ma anche per fare marcia indietro, tornando a fornire sostegno a credito e investimenti, se il rallentamento dell'economia fosse più accentuato delle attese. Minori emissioni nette di titoli dei governi locali e una più stringente regolamentazione del settore finanziario non

Si rafforza lo yuan sul dollaro...



Fonte: Bloomberg

... e la borsa tentenna



Fonte: Bloomberg

rapporto deficit/pil al 2,6% in calo rispetto al 3% del 2017 ultimo anno di una tendenza al rialzo incominciata nel 2012, quando l'asticella era all'1,5%.

D'altro canto, però, ha dato la possibilità, dal 2015, ai governi locali di emettere obbligazioni per finanziare progetti legati

alla costruzione di opere pubbliche, i cui interessi dovrebbero essere pagati dai flussi finanziari generati dai progetti, una volta divenuti operativi, non dalla fiscalità generale. Per il 2018 la quota di tali strumenti che sarà possibile emettere è stata aumentata del 68% a 1.300 miliardi di yuan, circa

bancario hanno causato un rallentamento del credito totale negli ultimi mesi, mentre la crescita del solo credito bancario si è stabilizzata. Data l'attenzione delle Autorità al contenimento dei rischi finanziari ci aspettiamo che il trend di rallentamento prosegua nei prossimi trimestri. Il taglio selettivo del coefficiente di riserva obbligatoria, in vigore da gennaio, e l'abbassamento dei ratios di accantonamento per i crediti incagliati, annunciato a marzo, potranno parzialmente limitare il rallentamento del credito bancario. Gli analisti si aspettano perciò una politica monetaria "prudente e neutrale", ossia marginalmente restrittiva, continuando a tenere ampia la liquidità sulla parte brevissima della curva, in modo da mantenere i tassi stabili all'interno del corridoio di riferimento, e ricorrendo a dei minimi ritocchi verso l'alto dei tassi delle operazioni di rifinanziamento nel corso dell'anno (per complessivi 20pb nell'anno) in relazione alle condizioni di mercato. I tassi sulle scadenze più lunghe sono, infatti, già sensibilmente saliti nel 2017 e l'ingente ammontare di titoli in scadenza on-shore unito alla convenienza ad emettere off-shore continueranno a mantenere la pressione al rialzo sui rendimenti anche nel 2018.

关于2018年中国的严格紧缩政策和低通货膨胀率

一月份和二月份的数据显示,中国2018年开局良好,外贸保持了两位数的增长,同时固定资产投资和工业生产也加速增长。尽管在房地产行业出现暂时的加速投资现象,建筑许可和住宅销售面积却有下降。据Markit近三个月的调查,中小企业指数持续保持在50以上。然而,国家统计局根据统计数据得出该指数有所下降,同时强调中小企业的情况还有所恶化。但是,服务型中小企业指数显示这部分企业情况较好,且有持续增长的趋势。零售业受汽车销售减速的影响而增长略有放缓,但仍保持了增进消费者信心的增长势头。这张中国经济综合形势图是由Gianluca Salsecci领导的Sanpaolo研究室(Ufficio Studi di Intesa Sanpaolo)编制。

此外,这些分析报告强调,今年三月份中国全国人大会议召开期间,国家有关部门希望看到经济仍保持继续稳定增长的局面。事实上,中国已经以2017年为基准确定了6.5%左右的增长目标,并使用了“尽可能提高”的说法。同时,通货膨胀的目标是保持同等水平(3%),零售目标也是保持同等水平(10%左右)。还有一件事值得注意,全国人大自2012年以来首次没有提到固定投资增长目标、货币政策M2或信贷目标,也明确了赤字率/GDP率目标。赤字率目标与前一年(2017年赤字率目标为2.6%-3%)相比有所下降,这符合实际情况。分析师估计今年的赤字率目标为3.7%,这也体现了中国税收政策的稳定性。此外,中国淡化了M2增速指标。这反映出—个事实,广义货币政策—作为待选货币政策已经过时,已逐渐被中国人民银行近两年所使用的利率走廊政策所替代。李克强总理充分强调了劳动力市场的支撑作用,表明新增1100万个就业岗位的目标会完全保留,同时明确失业率将降低至5.5%之内。投资和信贷政策的变化给了主管部门、中心城市和地方城市更大的灵活性,有利于最大程度提高发展质量,达到中共去年秋季召开的第十九次代表大会所制定的(控制金融风险、消除贫困和治理污染)三大主要目标。由于地方政府减少债券发行、非银行金融领域受到严格监管,近几个月出现了总体信贷减缓的状况,唯有银行信贷保持稳定增长。中国1月份生效的选择性降低准备金率、3月份颁布的降低信贷准备金利率,可以部分限制银行信贷的放缓。但分析师们期待有一个“审慎而中立的”货币政策,也就是说希望采用限制性较弱的货币政策。同时,在曲线的最短部分能继续保持广泛的流动性,以保持基准利率内部的稳定。今年,在总的20pb市场条件下,修改再融资高利率的幅度应尽量缩小。长期利率实际上在2017年已经明显升高,大量的到期债券和发行的债券在2018年将继续保持升值压力。

如果是朝着这个方向实施更多措施,将会使中华人民共和国面临低增长的风险。“短期内,稳定宏观杠杆更为现实,预测2018年名义GDP增长率为10%,这一目标意味着实体经济信贷增长10%”。来自Janus Henderson投资公司的长期基金经理Charlie Awdry和May Ling Wee认为,针对市场波动而采

取的金融改革是习近平第一个任期最后一个阶段的特征,并不够强大。“当局一直致力于降低投资风险和防止流动性冲击,而不是对银行采取大规模去杠杆化措施。实施更严格的货币政策,即减少与GDP相关的赤字,同样不够强有力。实际上,从一方面看政府已经将2018年的财政赤字率调整

为2.6%,与2017年的3%相比有所下降,这一年是自2012年财政赤字率开始显示上升趋势的最后一年,2012年时仅为1.5%。然而从另外一方面看,它让地方政府有机会发行债券,用于资助与公共基础设施建设相关的项目,这些项目一旦投入运营,它们的利息应该由项目产生的流动资金支付,而不是通过普通税收。2018年,这些债券发行的份额已经增加了68%,达到13000亿元,约为2000亿美元。实际上,由于这些公共债务,实际财政赤字率会从2017年的3.8%上升到今年的4.1%。

长期展望

但根据我们的理解,这些结果最后只能在2020年,即第十三个五年计划结束时或在2025年得出,这一年“2025中国

“与美国之间的摩擦加剧了中国进一步加强与世界其他国家,特别是受益于一带一路倡议的那些国家之间的经济联系的重要性”,RAIFFEISEN资本管理公司经理LEOPOLD QUELL指出。实际上,今年第一季度,中国企业在这些国家的直接投资同比增长了22.4%,达到36亿美元。

制造”计划引领中国制造业实现现代化。习近平已经成功取消了国家主席只可连任两届的限制,所以即使在2022年之后也可以继续执政,甚至可以预见2050年的中国,那时候中国将成为“全球领导者,一个强大的而且在国际层面有影响力的国家,由法制和有创新的公司,以及不断扩大的中产阶级掌舵”。然而,长征道路上的第一个目标已经非常接近了,因为主席签署的五年计划承诺到2020年,中国将成为“中等繁荣”国家,人均国内生产总值将达到约11000美元,比2010年水平翻一番,根据国际货币基金组织的预测,结果会非常接近。据国际货币基金组织分析师称,以现价计算今年9500美元,到2020年应该达到10600美元。这个级别在将中国转变为消费者和用户市场。在个人高储蓄税和增值税分别降至16%和10%的良性组合的支持下,作为一揽子减税计划的一部分,国内消费将成为增长的支柱。据估算,个人消费在2016年为4.4万

200 miliardi di dollari. In pratica si tratta di debito pubblico, conteggiando il quale il deficit in rapporto al pil passa dal 3,8% del 2017 al 4,1% di quest'anno.

VISIONE DI LUNGO PERIODO

Ma, da quello che si capisce, i conti verranno fatti solo alla fine, al 2020, termine del piano quinquennale, o al 2025, orizzonte del piano per modernizzare la manifattura cinese con la strategia Made in China 2025. E Xi Jinping, che ha incassato l'abrogazione del limite dei due mandati e quindi potrà restare in carica anche oltre il 2022, parla addirittura di una Cina che guarda al 2050, quando il Paese sarà un «leader globale, una nazione forte e influente a livello internazionale, guidata dal diritto, con aziende innovative e una classe media in espansione». Tuttavia il primo traguardo della lunga marcia è alle porte, perché il piano quinquennale sottoscritto dal Presidente ha promesso al 2020 una nazione «moderatamente prospera», con un pil pro capite a circa 20 mila dollari, doppio rispetto ai livelli del 2010, traguardo a portata di mano secondo il Fondo Monetario Internazionale. Dai 18 mila dollari di quest'anno, misurato a prezzi correnti, e a parità di potere d'acquisto con il dollaro, si dovrebbe passare ai 21 mila euro del 2020, secondo gli analisti del Fmi. Un livello che sta trasformando il Paese in un mercato di consumatori e utenti. Sostenuti dalla combinazione virtuosa tra l'alto tasso di risparmio dei privati e la riduzione delle aliquote Iva ridotte dal 17 al 16% e al 10%, parte di un più ampio pacchetto di tagli fiscali, i consumi interni faranno da pilastro alla crescita. Si stima che i consumi privati, 4.400 miliardi di dollari nel 2016, che comprendono spese in viaggi, intrattenimento e relax, più che raddoppieranno a 9.700 miliardi alla fine del prossimo decennio. Per calmierare questo boom e l'eccessivo indebitamento che gli sta dietro, c'è chi, come l'Economist Intelligence Unit, non esclude giri di vite anche per i consumi privati ai nuovi canali di finanziamento, spesso estranei al sistema bancario, come i servizi legati ai giganti del web, Baidu, Tencent e

Made in China 2025, le opportunità per l'Italia

Il messaggio è ineludibile. «Essere presenti in Cina è essenziale per poter cogliere le sfide del futuro di questo mercato. Non sarà infatti facile operare su progetti finanziati dal governo cinese, in Cina e nei paesi della Belt & Road se non si sarà presenti nel paese con proprie strutture commerciali e industriali. Diventa, quindi, fondamentale ripensare alle proprie priorità per affrontare il tema Cina con un'ottica diversa, un mercato che non si potrà più ignorare». Saro Capozzoli, in Cina dall'inizio degli anni Novanta, ha un'esperienza trentennale del mercato cinese, dove ha aiutato diverse centinaia di imprese europee a insediarsi, con la sua società, Jesa Capital, a Shanghai.

Le priorità, con l'occhio rivolto alle imprese italiane, riguardano tutto quanto sta nel programma Made in China 2025, semplificando, il nuovo modo di produrre, quindi robotica e innovazione digitale nella cosiddetta fabbrica 4.0. Che al momento ha sempre più bisogno di braccia meccaniche. Nonostante il recente rilassamento delle norme sul figlio unico, che dagli ultimi dati disponibili non ha dato grandi risultati in termini di aumento della popolazione, nel lungo periodo la Repubblica popolare soffrirà un calo irreversibile della popolazione che nel 2100 sarà agli stessi livelli del 2050. Le macchine dovranno quindi contribuire a sostituire i lavoratori che già oggi iniziano a scarseggiare. «Ci sono circa 15 milioni di operai in meno rispetto alle esigenze e con la crescita dei salari si sta assistendo alla fuga dai lavori ripetitivi che devono quindi essere via via sostituiti con robot», ha sottolineato Capozzoli. L'enfasi su robotica e automazione va letta anche nella prospettiva di una classe media che nei prossimi 10-15 anni sarà composta da 500 milioni di consumatori con un reddito di livello occidentale. «Sarà un mercato che vorrà nuovi prodotti, che guarda, per esempio, all'IoT delle abitazioni, che utilizza sempre di più l'e-commerce, che viaggia e studia», ha previsto Capozzoli. Un secondo tema del futuro, per l'Italia in particolare, è l'aerospaziale uno dei settori di maggiore interesse per la dirigenza di Pechino. «I cinesi sono intenzionati a costruire i propri aerei. Per le imprese italiane è importante non ripetere gli stessi errori fatti anni fa nel comparto ferroviario, quando pur avendo ricevuto segnali dell'interesse cinese alla collaborazione, restarono a guardare lasciando il passo ai concorrenti tedeschi e francesi», ha puntualizzato Capozzoli. Anche il biomedicale e, più in generale, il settore sanitario è uno dei più ricchi di opportunità per l'Italia. «Si stanno progettando centri diagnostici, centri sanitari d'eccellenza, assistenza per gli anziani e Pechino è alla ricerca di interlocutori affidabili e qualificati», ha detto a Mf. Gli imprenditori devono però essere disponibili a investire con i cinesi e a dedicare tempo e risorse umane al Paese, facendo modo di instaurare un dialogo con l'industria locale. «Questi progetti non resteranno sulla carta, ma subito dopo l'annuncio vengono finanziati e portati avanti, con campagne martellanti, per dimostrare che le cose vengono



Saro Capozzoli

Alibaba. Nello scenario a breve termine, resta tuttavia l'incognita di una possibile guerra commerciale con gli Usa innescata dai dazi per 150 miliardi di dollari contro le importazioni dalla Cina annunciati dall'amministrazione Trump. «Le frizioni con gli Usa hanno accentuato l'importanza per la Cina di stringere ulteriormente i legami economici con il resto del mondo e in particolare con i Paesi interessati dalla Belt and Road Initiative», ha sottolineato Leopold Quell gestore di Raiffeisen

Capital Management. Infatti nel primo trimestre gli investimenti diretti delle aziende cinesi in queste nazioni sono aumentati del 22,4% anno su anno, a 3,6 miliardi di dollari.

E il valore dei nuovi contratti siglati nello stesso periodo è stato sei volte superiore. La Bri forse non rimpiazzerà l'Occidente per la tecnologia all'avanguardia, ma consentirà alla Cina di assicurarsi forniture di energia e materie prima, e di allargare i mercati di sbocco delle sue esportazioni.

realizzate», ha specificato l'advisor. Ma per conquistare spazio «le imprese troppo piccole, anche se hanno buoni prodotti, devono consorziarsi oppure trovare partner investitori per poter crescere». Anche la riforma delle società pubbliche in un orizzonte che va oltre la pianificazione quinquennale, con l'ingresso di capitali privati, aprirà nuovi spazi di manovra sia sul mercato domestico che internazionale nei paesi toccati dalla Belt & Road Initiative, dove Pechino punta a favorire e finanziare la modernizzazione delle industrie locali nell'ambito del piano per realizzare una rete infrastrutturale e logistica lungo l'Eurasia.

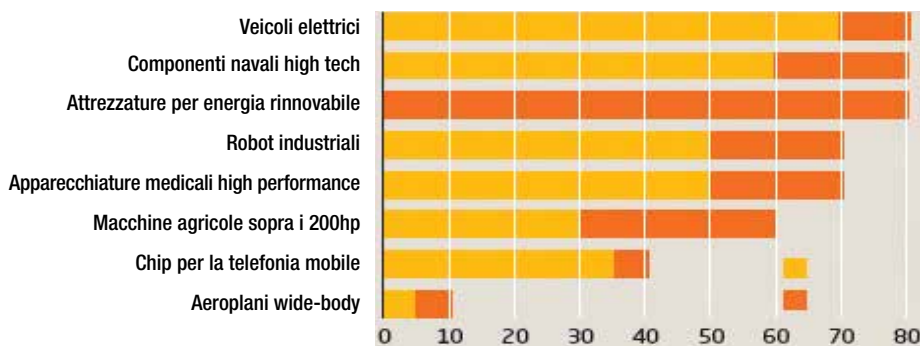
对意大利来说的中国计划

这是一条不容忽视的信息。“在中国开设公司是应对这个市场未来挑战的首要条件。事实上，在中国和一带一路国家经营由中国政府投资的项目并不轻松，除非你在该国设有自己的商业或产业机构。因此，我们必须重新考虑优先次序，以便从一个不同的角度看待中国问题，因为这个市场已不容忽视。”萨罗·卡帕佐利 (SaroCapozzoli) 自上世纪90年代初便来到中国，已在中国市场拥有三十年的经验。在中国，他通过自己设在上海的吉萨投资 (Jesa Capital) 帮助数百个欧洲公司落户中国。意大利公司首要考虑与《中国制造2025》计划密切相关的事务。该计划简化了新的制造观，包括在所谓工厂4.0中的机器人技术和数字化创新。工厂4.0目前需要更多的机械手臂。尽管近来放宽了独生子女的限制，但最新数据显示并未对人口增长产生明显效果。在今后较长的时期内，中国将会经历不可逆转的人口下降，其人口水平在2050年至2100年之间将保持不变。因此，机械设备将有助于替代已经开始变得稀缺的工人。萨罗·卡帕佐利强调说：“存在约1500万的工人缺口，而在工资提高的情况下，我们发现人们并不愿从事重复性工作，因此这些工作一定会逐渐被机器人所取代”。考虑到未来10-15年内的中产阶级将由5亿与西方收入水平相当的消费者构成，机器人技术和自动化也应受到重视。卡帕佐利说：“那将是一个需要新产品的市场，例如在住宅内依靠物联网 (IoT)，越来越多地使用电子商务，以满足旅行和学习方面的需求”。未来的第二个主题，特别是对意大利来说，是航空航天：这是中国的领导层最感兴趣的领域之一。卡帕佐利说：“中国人意在建造自己的飞机。意大利公司决不能重蹈覆辙，再犯多年前在铁路领域所犯的错误。当时对于中国方面表现出的合作兴趣，意大利公司只是驻足观望，将大好机会让给了德国和法国竞争者”。生物医学，或者说是医疗卫生领域也是意大利拥有大量机遇的领域之一。他对曼氏金融 (MF) 表示：“他们正在设计诊断中心、先进的医疗中心和老年人看护机构。中国正在寻找可靠且有资质的对话者”。但是，企业家必须能够与当地行业建立对话机制，并将时间和人力资源投入到这个国家，才能与中方合作投资事宜。该顾问详细指出：“上述项目不会停留在纸面，而是会在公布后立刻获得资金支持并付诸实施，显示出工作的实际进展”。但是为了征服太空，“规模过小的企业即便拥有优质的产品，也需要联合或寻找投资者能得到发展”。此外，超出五年规划以外的上市公司改革，包括纳入按资本经营的公司将开启在一带一路影响下各国国内外市场运作的新方式。而中国则意在扶持并资助本地产业的现代化，使其成为沿欧亚大陆建设基础设施和物流网络计划的一部分。

亿美元，其中包括旅游、娱乐和休闲等费用，在下一个十年结束时将增加一倍多，达到9.7万亿美元。为了节制这种繁荣和其背后的过度借贷问题，诸如经济学人智库这类机构不排除他们通过与银行体系无关的新资金流通渠道，比如通过与百度、腾讯和阿里巴巴这些网络巨头相关的服务。然而近期，特朗普政府宣布对从中国进口的1500亿美元商品加征关税，有可能引发一场中美之间的贸易战。“与美国之间的摩擦加剧了中国进一步加强与世界其他国家，特别是受益于一带一路倡议的那些国家之间的经济联系的重要性”，RAIFFEISEN资本管理公司经理LEOPOLD QUELL指出。实际上，今年第一季度，中国企业在这些国家的直接投资同比增长了22.4%，达到36亿美元。同期签署的新合同价值超出六倍。“一带一路”或许无法在尖端科技方面将西方取代，但是它可以保证中国获得能源和原材料供应，并且扩大其出口市场。



La lunga marcia verso l'autonomia tecnologica



Il grafico di fonte governativa cinese indica per ciascuna tipologia di prodotto il livello in percentuale (alla base del grafico) di produzione domestica che la Cina intende raggiungere entro il 2025

Il中国政府提供的图表显示出，对于各种类型的产品（基于图表），中国希望在2025年实现国产化的百分比水平。

Stable growth at 6.5%, with leverage on consumptions

The date is set for 2027: the turning point in the long journey of the former Celestial Empire's economic transformation undertaken 40 years ago. According to Morgan Stanley experts, in nine years the country will join the ranks of high-income societies. When 2027 comes, the per capita GDP which is currently around 9,500 dollars will have exceeded 12,900 dollars, making Chinese consumers "richer, older and technology-oriented". Awaiting the goal of the century, the People's Republic is in the midst of its umpteenth upheaval: a replica of the changes that have transformed its coastal cities into high-tech manufacturing centres over the last 30 years, with Shanghai as a global financial hub and the entire country's power being second only to that of the United States. Working toward the milestone, China, which in October 2017 celebrated the 19th Congress of the Communist Party, has decidedly set off on a path of growth in terms of quality, market-oriented reforms, innovation and consumption, all shifting towards the higher end of the value chain. "All of this will have a fundamental impact on policies for growth, urbanisation, the real estate market, the taxation system and the relationship between the central government and local administrations and between private individuals and state companies", stressed Chen Xingdong, the chief China economist for BNP Paribas, the European bank that is most closely following the country's development. Chen has gone so far as to predict that the Chinese GDP will exceed that of the US by 60% by the end of the next decade.

But from now to that moment, what pace is needed to reach the goal?

Ratifying what had already been discussed at the Economic Progress Conference last December, the last plenary session of the National People's Congress pragmatically began by setting the growth target up to 2020 at 6.5%, in line with what had also been expected for the last year, which actually exceeded the government's target by reaching 6.9%; this statistic put an end to the slowdown of previous years. This performance is about twice the average of global growth. It was obtained in 2017 by leveraging the traditional tools of exports and infrastructure investments, while this year it will predictably be achieved by shifting emphasis to the revival of domestic demand. Regardless of its driving component, growth remains the

Analysis

... Light austerity for 2018, without compromising growth

2018 started off well for China: the January and February data show continued growth and double-digit rates of foreign trade, while fixed investment and industrial production have accelerated slightly. There was a decrease in the number of building permits and amount of residential surface area sold, even if there is a re-acceleration of investments in the real estate sector which, however, appears temporary. The SME manufacturing index, which remains above 50, has been stable in the Markit surveys of the last three months, while it fell in those of the NBS, highlighting a worsening of the conditions for small and medium enterprises. The SME services index depicts a better and more expansive picture for the sector. Retail sales slowed slightly due to decelerating car sales, but they still remain well-supported by high consumer confidence. This snapshot of the Chinese economy's situation was taken by the analysts of the Intesa Sanpaolo Studies Office led by Gianluca Salsecci.

The analysts noted, among other things, that during the annual session of the newly elected Parliament held in March, the authorities wanted to give a non-stressful message regarding growth. In fact, they announced a growth target of around 6.5%, eliminating with respect to 2017 any reference to the phrase "higher if possible", while the inflation target remained the same at 3%, as well as that of retail sales (around 10%). Another novelty is that on the same occasion, a growth target was not given for both fixed investments and the money supply, M2, nor for credit, and for the first time since 2012, a target for the deficit/GDP ratio was given that is lower than the previous year (2.6% vs 3% in 2017), also compared to the actual ratio which analysts estimate at 3.7%, signalling a less expansive fiscal policy. Abandoning the target of the M2 money supply, as also suggested by the Governor of the PBOC, reflects the fact that in the assessment of monetary policy choices, M2 is becoming less significant than in the past and is increasingly replaced by the corridor of rates on the very short term, which the PBOC has focused on over the last two years. Prime Minister Li Keqiang has extensively stressed the need for labour market support, leaving the job creation target unchanged (11 million) and indicating that the unemployment rate will remain within 5.5%. Abandoning the investment and credit targets will give the central and local authorities much more flexibility to put more focus on the quality of growth and pursue the three main objectives already outlined by the Communist Party Congress in autumn (controlling financial risks, fighting poverty and reducing pollution), but also to backtrack, returning to provide support for credit and investment if the economic slowdown becomes more pronounced than originally expected. Lower net issuance of local government bonds and stricter regulation of the non-bank financial sector have caused complete credit slowdown in recent months, while growth in bank credit alone has stabilised. Given the authority's attention to the containment of financial risks, we expect the slowdown trend to continue in the coming quarters. The selective cut of the compulsory reserve coefficient that has been in force since January and the lowering of the provisioning ratios for watchlisted credits announced in March may partially limit the slowdown in bank credit. Analysts therefore expect a "prudent and neutral" monetary policy; that is, a marginally restrictive one while continuing to keep liquidity on the very short part of the curve so as to keep the rates stable within the reference corridor, and resorting to minimum upward retouches in refinancing operation rates during the year (for a total of 20pb over the year) in relation to market conditions. In fact, the rates on longer maturities have already risen significantly in 2017 and the huge amount of onshore expiring securities combined with the convenience of issuing offshore ones will continue to maintain the upward pressure on yields in 2018 as well.

benchmark for achieving the other milestones President Xi Jinping's leadership has set for the medium-term. One of the most important of these is the creation of jobs. The Ministry of Human Resources estimates that it needs 15 million new workers a year, including 11 million in urban centres. The second objective is to limit financial risks. "Last year's campaign to reduce investments abroad gave the impression that we wanted to comprehensively reduce the lever",

the chief economist of BNP pointed out, referring to the scrutiny imposed on loans granted to companies to debit-finance international expansion. But moving more decisively in this direction would expose the People's Republic to a risk of low growth. "In the short run, stabilising macro-leverage would be more realistic, assuming nominal GDP growth of 10% for 2018, as such a goal would bring 10% growth in credit to the real economy". Long-term fund

managers Charlie Awdry and May Ling Wee of Janus Henderson Investors agree that the financial reform against market volatility that characterised the last part of Xi Jinping's first term was carried out without too much conviction. "The authorities focused on reducing investment risks and preventing liquidity shocks, rather than imposing large-scale deleveraging on banks", noted the two analysts. The tight hold on the other milestone of a stricter monetary policy, namely the reduction of the deficit in relation to the GDP, is more apparent than real. In fact, on one hand the government set the deficit/GDP rate for the year 2018 at 2.6%, down from the 3% of 2017, which was the last year of an upward trend that began in 2012 when the level was at 1.5%. On the other hand,

it has given local governments the opportunity to issue bonds to finance projects related to the construction of public works, whose interests should be paid for by the financial flows generated by the projects once they become operational, and not by general taxation. The share of these instruments that will be allowed issuance has increased by 68% in 2018 to 1.3 billion yuan, about 200 billion dollars. In practice this is public debt; when considered as a deficit in relation to GDP, it passes from 3.8% in 2017 to 4.1% this year.

LONG-TERM VISION

Yet from what we can understand, assessments will only be carried out at the end of the five-year plan in 2020, or perhaps in 2025, which is

the endpoint of the plan to modernise Chinese manufacturing with the Made in China 2025 strategy. And Xi Jinping, who took advantage of the repeal of the two-term limit and can therefore remain in office after 2022 as well, even speaks of a China that looks to 2050, when the country will be a "global leader, a strong and influential nation at an international level, led by right, with innovative companies and an expanding middle class". However, the first goal of the long journey is quickly approaching, as the five-year plan signed by the President promised a "moderately prosperous" nation by 2020, with a per capita GDP of about 11,000 dollars - double the levels of 2010; according to the International Monetary Fund, this goal is quite feasible. From 9,500 dollars this year, measured at current prices, it should pass to 10,600 dollars in 2020 according to IMF analysts. This level is transforming the country into a market of consumers and users. Supported by the virtuous combination of individuals' high savings levels and the reduction of VAT rates to 16% and 10% as part of a larger package of tax cuts, domestic consumption will act as a pillar for growth. Private consumption, which includes travel, entertainment and relaxation expenses, was 4.4 billion dollars in 2016 and is expected to more than double to 9.7 billion by the end of the next decade. To calm this boom and the excessive indebtedness that lies behind it, there are those such as the Economist Intelligence Unit who do not rule out crackdowns against the new funding channels that are often unrelated to the banking system, such as services linked to the web giants Baidu, Tencent and Alibaba. In the short-term scenario, however, there is still a large question mark over a potential trade war with the US triggered by 150 billion dollars in duties against imports from China that were announced by the Trump administration. "The issues with the US have made it important for China to further strengthen economic ties with the rest of the world, especially the countries affected by the Belt&Road Initiative", said Leopold Quell, manager at Raiffeisen Capital Management. In fact, in the first quarter of 2018 Chinese companies' direct investments in these countries increased by 22.4% year on year, to 3.6 billion dollars. And the value of the new contracts signed in the same period was six times higher. The Belt&Road Initiative may not see China replacing the West for its cutting-edge technology, but will allow the country to secure energy and raw material supplies and expand its export markets.

Beijing's plans for Italy include the Robotics, Aerospace and Biomedical sectors

The message is inescapable. "Being present in China is fundamental for meeting the challenges of this market's future. In fact, it won't be easy to operate in projects funded by the Chinese government in China and in the Belt&Road countries if you aren't present in the country with your own commercial and industrial structures. Therefore, rethinking our priorities becomes fundamental in order to face the question of China with a different perspective, as the market can no longer be ignored". Saro Capozzoli has been in China since the early nineties and has thirty years experience in the Chinese market, where he has helped several hundred European companies settle through his company Jesa Capital in Shanghai. The priorities of Italian companies concern everything related to the Made in China 2025 program, which simplifies a new take on production, including robotics and digital innovation in the so-called factory 4.0, which currently needs more mechanical arms. In spite of the recent relaxation of the rules on having only one child, which has not produced great results in terms of population growth in the latest data, in the long run the People's Republic will suffer an irreversible decline in population that will cause the country to have the same population level in 2050 and 2100. Thus machines will have to help replace workers, who are already starting to become scarce. "There are about 15 million less workers than are needed, and with the increase in wages we are witnessing an aversion to repetitive jobs that must therefore gradually be replaced with robots", stressed Saro Capozzoli. The emphasis on robotics and automation should also be noted when considering a middle class that over the next 10-15 years will be composed of 500 million consumers with western-level incomes. "It will be a market that wants new products, which looks, for example, to the IOT in housing, which increasingly uses e-commerce, which travels and studies", said Capozzoli. A second theme of the future, especially for Italy, is aerospace: one of the sectors of greatest interest for the leadership in Beijing. "The Chinese are intent on building their own planes. Italian companies must not repeat the same mistakes they made in the railway sector years ago when the Chinese demonstrated interest in a collaboration and they just watched, leaving the opportunity to German and French competitors", said Capozzoli. Also the biomedical and, more generally, the health sector, is one of the richest opportunities for Italy. "They are designing diagnostic centres, health centres of excellence and assistance for the elderly, and Beijing is looking for reliable and qualified interlocutors", he told MF. However, entrepreneurs must be able to invest with the Chinese and devote time and human resources to the country by establishing dialogue with the local industry. "These projects will not remain on paper; immediately after they are announced, they are financed and carried out with hammering campaigns, to show that things are being done", specified the advisor. But to conquer space, "Businesses that are too small, even if they have good products, must join or find investors in order to grow". Furthermore, the reform of public companies within a horizon that goes beyond five-year planning and includes the entry of capital-based companies will open new ways to manoeuvre both on the domestic and international markets of the countries affected by the Belt&Road Initiative, where Beijing aims to favour and finance the modernisation of local industries as part of the plan to build an infrastructure and logistics network along Eurasia.

L'Italia in affari sulle rotte della Bri

IN PAKISTAN, AZERBAIGIAN, TURKMENISTAN, UZBEKISTAN, KAZAKISTAN, IRAN, INDIA, EGITTO
MOLTE AZIENDE ITALIANE SONO GIÀ IMPEGNATE IN PROGETTI E OPERE, CHE SFIDANO LA
CONCORRENZA INTERNAZIONALE. IL SEGRETO PER PARTECIPARE È AGGANCIARE LA CINA...

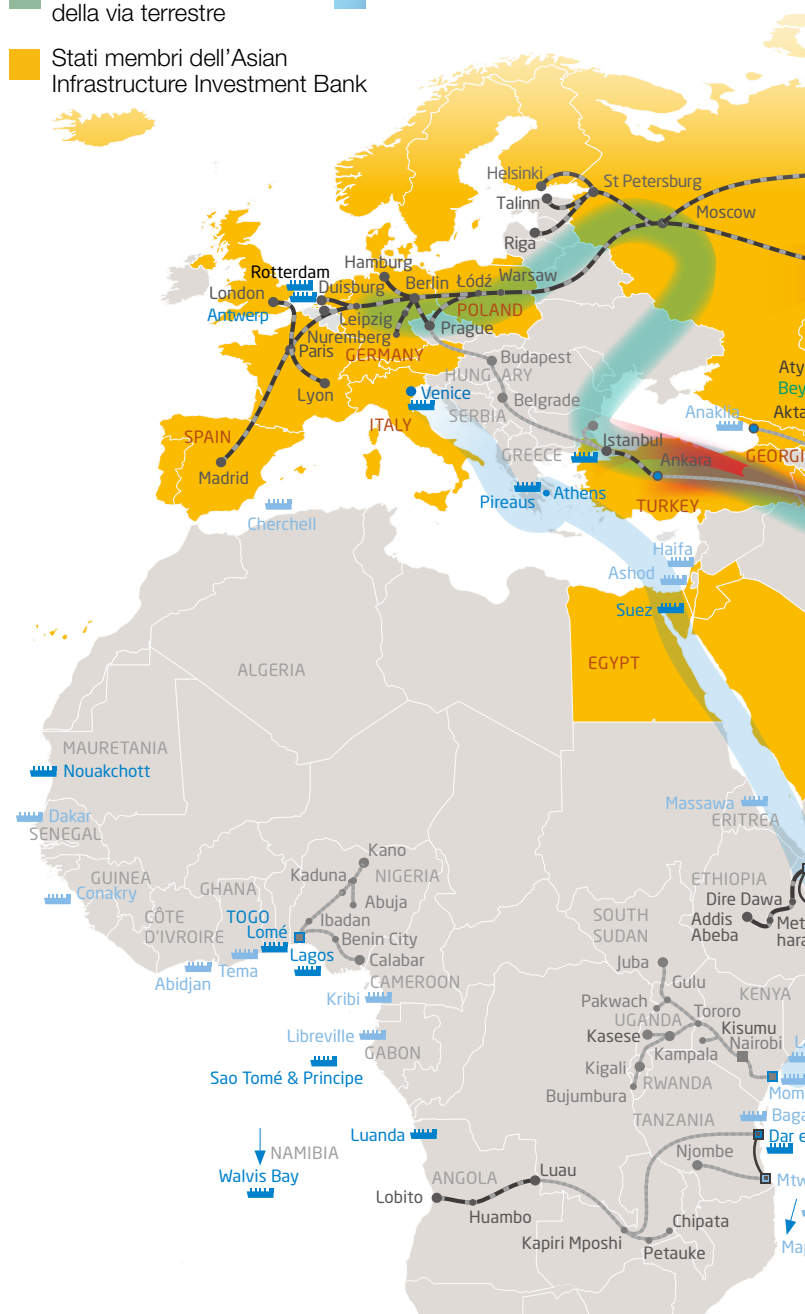
di Pier Paolo Albricci e Nicola Capuzzo

La prima regola è consultare la lista, una dynamic project list aggiornata quotidianamente con le gare per i progetti che a mano a mano si aggiungono nei 72 paesi coinvolti dal gigantesco piano di infrastrutturazione avviato dalla Cina, dove ancora si chiama Obor, One belt One road, mentre nel resto del mondo è diventato Belt and Road Initiative. «Capire come funziona il gioco di questi appalti non è stato semplice e ha richiesto tempo e molti contatti,» ha raccontato a Mf Matteo Bavaresco, uno dei manager italiani che meglio conosce i rapporti con le grandi aziende statali cinesi, grazie al suo curriculum. Da 13 anni nell'ex Celeste Impero, dall'anno scorso è ceo di Prysmian Cina, leader mondiale dei cavi per le telecomunicazioni e l'elettricità, dopo avere diretto l'espansione della Danieli in quel mercato anche durante il difficile periodo della crisi dell'acciaio del 2013-14. Ed è

■ La “cintura” economica della via terrestre

■ La via marittima

■ Stati membri dell’Asian Infrastructure Investment Bank



«IL MEDITERRANEO È ANCORA LA CHIAVE DI PASSAGGIO DA E VERSO L'EUROPA, CIOÈ IL PRIMO MERCATO DI IMPORTAZIONE PER LE MERCI CINESI, CHE PER IL 60% PASSANO DAL CANALE DI SUEZ».

一带一路上的商业大博弈

第

一条原则就是要参考动态列表。这份列表每天都会更新投标项目，基础设施建设计划沿线65个国家参与的投标项目在逐渐增加，这项由中国发起的宏伟倡议的名称仍然是“一带一路”项目（OBOR project），或“一带一路”（One Belt One Road），而在欧洲则称为“一带一路”倡议。白明磊（Matteo Bavaresco）对MF表示：“要想理解这些投标工程的游戏规则并非易事，需要花费时间并且进行许多联络工作”。得益于自身专业课程，他是能够较好理解与中国大型国有企业之间关系的意大利管理者之一。过去13年里他一直在中国工作，初期管理达涅利

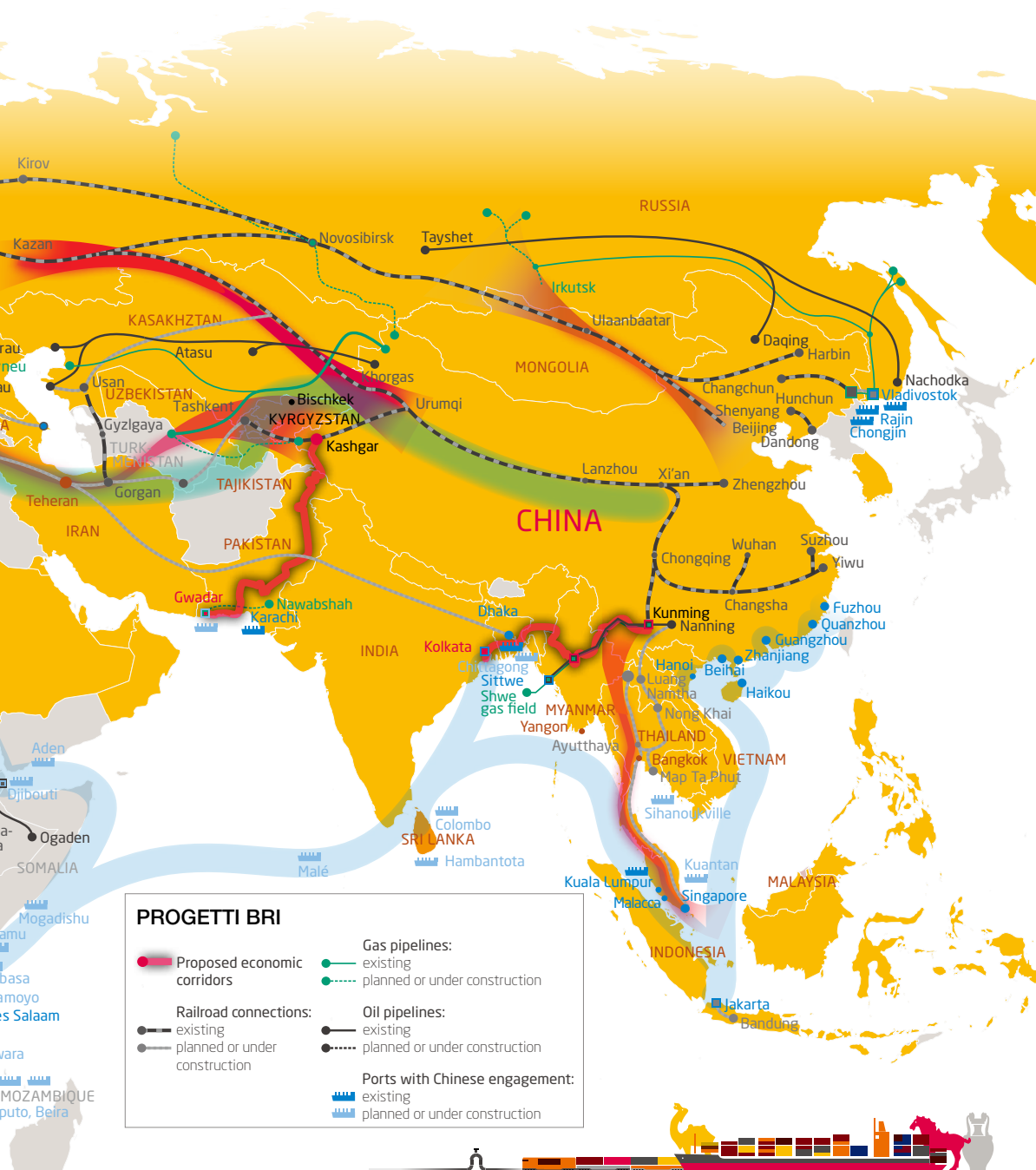
（Danieli）的拓展业务，之后使公司在2013至2014年间的钢铁产业危机中避免了巨大的损失。从2017年起，他一直担任电信和供电电缆巨头普睿司曼（Prysmian）的领导职务。“该名单上的首批企业是中国国有企业。在国有银行和第三国国际银行投资的大型合同中，他们是主要承包商”。因此对于想要加入竞争的企业来说，这似乎是起步时的障碍。但是这些大型公司并不适应国际市场运作。更多时候，他们倾向于将运营阶段转包给受国际认可的专业公司。这就为非中方公司参与其中提供了机会，特别是当这些公司在华设有基地并与同行企业保持良好关系的情况下。达涅利在过去三

La mappa del sistema

La mappa, elaborata dal Mercator Institute for China Studies, tedesco, offre un'eccellente visione d'insieme non solo dell'ampiezza dell'area geografica interessata dalla Bri ma soprattutto delle implicazioni sistemiche e di rete. Perché lungo le direttrici e i corridoi terrestri corrono non solo strade e ferrovie ma soprattutto infrastrutture di distribuzione di gas e petrolio, di elettricità e, non ultime, reti di telecomunicazioni, coinvolgendo Europa, Asia e Africa. Sulle direttrici dirette evidenziate, sono stati stipulati in ambito Bri 2 mila contratti su 1.400 progetti sui quali le banche cinesi, l'Aiib e il Silk Road Fund hanno erogato 292 miliardi di dollari, secondo stime Oxford Analytics Financial Times. In Europa centrale e occidentale sono stati finora investiti circa 13 miliardi di dollari, e 8 in Medio Oriente, la fetta più consistente è finita nei paesi asiatici. La mappa a sinistra evidenzia dove sono localizzati alcuni dei principali progetti in corso di realizzazione

“一带一路”系统图

这份图，由德国墨卡托中国研究所精心整理，不仅提供了“一带一路”项目涉及的广泛地理区域的概况，更展现了与其相关的系统和网络。因为沿着陆地的线路和走廊，不仅穿行着公路和铁路，更有油气和电能分配的基础设施，以及电信网络，涉及欧洲、亚洲和非洲。在标出的路线上，与“一带一路”有关的1400个项目已签署了2000份合同，根据Oxford Analytics Financial Times的数据显示，中国银行（亚洲基础设施投资银行）和丝路基金已为此支出2920亿美元。至今在中欧和西欧已投资约130亿美元，在中东投入80亿，而大部分的投资则在亚洲国家。左图显示了一些正在建设的主要项目的所在位置。





La vallata di Agarak a sud dell'Armenia, al confine con l'Iran. Qui arriverà l'autostrada che Anas sta progettando e che si collegherà con il corridoio 10 in Iran, uno degli snodi stradali strategici della nuova Via della Seta

Anas正在规划的高速公路将到达亚美尼亚南部与伊朗交界处的Agarak山谷，并将与新丝绸之路的战略交叉口之一——伊朗10号走廊相连。

stato proprio in quel frangente, quando le acciaierie chiudevano una dopo l'altra, che Bavaresco ha trovato dove cercare commesse, scoprendo come facevano i potenti manager statali a smaltire i surplus di produzione. «I primi a muoversi su quella lista sono i conglomerati pubblici cinesi che diventano i main contractor dei grandi appalti finanziati dalle banche cinesi e internazionali nei paesi terzi». Sembrerebbe quindi una strada sbarrata in partenza per chi vuole inserirsi nella competizione. Ma quelle grandi imprese sono poco abituate a lavorare sul mercato internazionali e il più delle volte preferiscono subappaltare le fasi operative a società specializzate, riconosciute affidabili a livello internazionale. Ed è qui che entrano in gioco le aziende non-cinesi, soprattutto se hanno una base anche in Cina e buone relazioni con l'establishment industriale. «Sulla base di queste significative evoluzioni e opportunità, Prysmian Group sta operando attivamente massimizzando l'utilizzo della capacità produttiva dei 7 stabilimenti cinesi. Telecomunicazioni ed energia sono

Armenia e Iran/Anas International 亚美尼亚和伊朗/阿纳斯国际公司 (Anas International)

Dove la Via terrestre diventerà autostrada

La prima pietra è stata posata a metà marzo a Yerevan, capitale dell'Armenia, dai vertici di Anas e l'allora primo ministro armeno Karen Karapetyan, il Ministro dei Trasporti, Vahan Martirosyan, e Vardan Karapetyan, responsabile del North-South Road Corridor Investment Program. È la firma in calce all'accordo che riconosce ad Anas International Enterprise (Aie) il ruolo di private partner per la costruzione e gestione del tratto armeno della nuova autostrada che correrà lungo il corridoio stradale nord-sud di collegamento tra Mosca con il Golfo Persico e poi con Teheran. La commessa firmata in marzo riguarda i 75 chilometri che Aie deve progettare e costruire a ridosso del confine tra

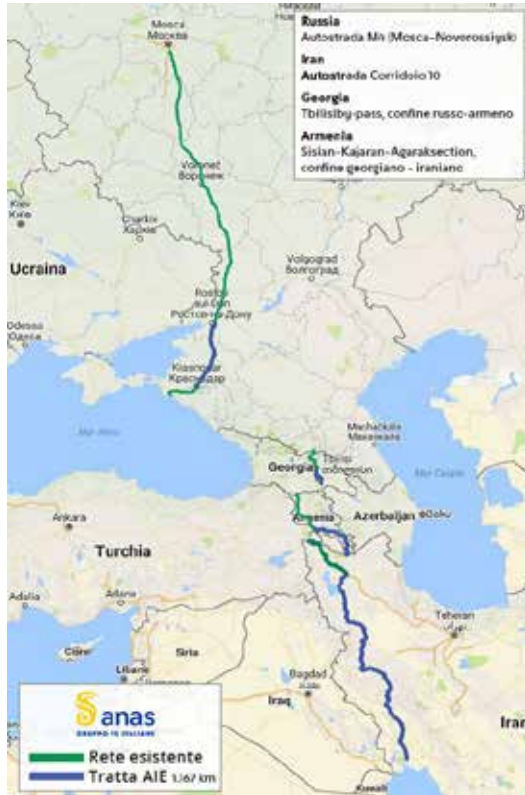


Bernardo Magri, ceo di Aie
Aie首席执行官

Armenia e Iran, tra Sisian e Agarak, ma il significato dell'accordo è fortemente strategico. «Lungo questo corridoio, in particolare nella tratta da Mosca al Gol-

fo Persico, Anas ha acquisito o ha in corso di acquisizione alcuni progetti di sviluppo e gestione della rete stradale in Russia, Georgia, Armenia e Iran per quasi 1.200 chilometri,» ha spiegato a MF Bernardo Magri, ceo di Aie, precisando che questa nuova opera infrastrutturale è uno dei traguardi individuati dal governo armeno nella Strategia per lo sviluppo 2014-2025. L'accordo ha avviato le attività di analisi della bancabilità del progetto proposto, propedeutiche al contratto di concessione tra Governo armeno e Anas. «Questo accordo riguarda un corridoio ad alta valenza strategica per le comunicazioni stradali tra Europa-Caucaso-Asia nel punto nevralgico di intersezione tra i due continenti,» ha rimarcato Gianni Vittorio Armani, ceo di Anas, che guarda con attenzione alle opportunità di lavoro lungo la rete stradale dei nuovi itinerari della Via della Seta, costituita da corridoi economici tra Cina ed Europa.

Il progetto dell'International North South Transport Corridor prevede la trasformazione del collegamento esistente in un'autostrada a scorrimento veloce in grado di assicurare almeno tre ore di riduzione dei tempi di percorrenza e incremento della sicurezza e comfort. Si tratta, quindi, di una tratta



La carta indica in blu i tratti di rete stradale sui quali Anas sta lavorando ad accordi per la realizzazione di autostrade. In verde è la rete esistente

图中蓝色显示的公路路段属于Anas正在努力实施和即将获取的高速公路建设协议。绿色则为现有的公路网。

particolarmente impegnativa dal punto di vista tecnico ed economico, che prevede un investimento di circa 1 miliardo di

dollari. Questa sezione, attualmente in fase di progettazione esecutiva, rappresenta la prosecuzione del Corridoio 10 in Iran. «Agiremo come private investor completando innanzitutto il progetto tecnico ed esecutivo che già è stato avviato e a questo affiancheremo anche uno studio sui flussi di traffico attesi. Prevediamo di essere pronti dopo l'estate per formulare la nostra offerta di costruzione della strada che prevede, fra l'altro, la realizzazione di 9 tunnel e 27 ponti,» ha aggiunto Magri.

Nel progetto deve essere necessariamente coinvolto un grosso costruttore-partner con le necessarie competenze e attrezzature. «Siamo alla ricerca di gruppi interessati all'iniziativa e saremmo felici di far lavorare imprese di costruzione italiane sfruttando uno schema di project finance,» ha aggiunto Magri.

Il problema è che in Armenia sono ben radicate imprese spagnole e cinesi e anche se agli italiani è riconosciuta l'eccellenza in questo tipo di opere, molto dipenderà dalla struttura finanziaria che verrà creata per la realizzazione dell'opera e dalle banche private e pubbliche che vi parteciperanno. In ballo c'è la concessione sulla gestione fino al 2046 e ricavi cumulati pari a 6,2 miliardi di dollari.

土路变高速

阿纳斯公司高管、亚美尼亚总理卡伦·卡拉佩特扬 (Karen Karapetyan)、交通部长瓦汗·玛尔季罗西扬 (Vahan Martirosyan) 以及“南北公路走廊投资计划”负责人瓦尔丹·卡拉佩特扬 (Vardan Karapetyan) 于三月中旬在亚美尼亚首都埃里温投下了第一块奠基石。合同的签署标志着阿纳斯集团旗下的阿纳斯国际公司 (Anas International Enterprise) 将作为私营合作伙伴参与南北交通走廊亚美尼亚段的建设和管理。这条高速公路连接莫斯科、波斯湾并延伸至德黑兰。根据这份三月份签订的合同，阿纳斯国际公司须沿亚美尼亚和伊朗边界，在锡西安和阿加拉克之间建设一条75公里长的道路。这份合同具有很强的战略意义。阿纳斯国际公司首席执行官贝尔纳多·马格里 (Bernardo Magri) 向《米兰财经》解释道：“阿纳斯公司已经

获得、或正在获得这条走廊沿线，尤其是莫斯科到波斯湾之间的一些俄罗斯、格鲁吉亚、亚美尼亚和伊朗的路网开发管理项目，总长约1200公里”，他还指出，这项新的基础工程是亚美尼亚政府2014-2025发展战略确定的目标之一。该合同已进入了拟议项目的银行可融资性分析阶段，为亚美尼亚政府和阿纳斯公司之间的特许权合同做准备。阿纳斯集团首席执行官詹尼·维多利奥·阿玛尼 (Gianni Vittorio Armani) 仔细研究了包含中欧经济走廊的新丝绸之路沿线路网方面的工作机遇，他表示“这份合同涉及两个大陆交叉枢纽点上的欧洲-高加索-亚洲的公路交通，具有高度战略价值”。“南北国际运输走廊”项目设想将现有连接转变为高速公路，确保至少缩短三个小时的行程时间，并提高安全性和舒适度。从技术和经济角度看，这一路段建设十分困难，预计投资约10

亿美元。目前还处于行政设计阶段，为伊朗境内走廊10的延续。马格里补充道：“我们将作为私营投资者，首先完成已经启动的技术和施工图设计。按照计划，我们还需开展一项预估交通流量的研究项目。我们预计，在夏季结束后提交道路建设计划的方案，其中包括建造9条隧道和27座桥梁。”该项目必然牵涉大型建筑企业的参与，他们需要具备必要的技能和设备。马格里补充说：“我们正在寻求具有开创精神的大型企业，我们很欢迎意大利建筑企业参与，同时也允许采用项目融资方式参与。”问题在于西班牙和中国企业在亚美尼亚根基深厚，即便意大利企业在这一类型工程上的卓越表现为世界公认，项目的完成很大程度上取决于采用什么样的金融手段，取决于参与工程的公私银行状况。其它相关问题还包括2046年之前的特许权管理问题以及62亿美元累计收益如何处理等问题。



Baku, capitale dell'Azerbaigian, sul Mar Caspio, porto cerniera per i traffici che arrivano dalla Cina via Kazakistan e dall'Europa verso Est

巴库Baku, 阿塞拜疆首都, 位于里海附近, 下图为中国到欧洲经过哈萨克斯坦的交通枢纽。

il cuore di qualsiasi nuovo progetto.» ha ammesso Bavaresco, che ogni giorno spedisce tonnellate di cavi verso l'Indonesia e i paesi del'Asia centrale. Una strategia analoga, cioè focalizzata sull'alleanza con le Soe (state-owned company), l'ha imposta Carlo Carganico, ceo di Italferr, la società di engineering del gruppo Fs, si sta

**«CONQUISTANDO BAKU
ABBIAMO MESSO LE MANI
SULLA VIA DI FERRO E SUI
PORTI SUL MARE NERO. LE
MERCİ DALL'EUROPA O
VERSO L'EUROPA
ARRIVERANNO CON L'ALTA
VELOCITÀ IN GEORGIA...»**

四年间所做工作: 已获得在非洲和亚洲修建炼钢厂的合同, 该合同正在履行, 而目前普睿司曼的修建项目与“一带一路”倡议有关, 占用了该公司七家在华工厂约50%的生产能力。白明磊称: “电信和能源是新项目的核心”。他每天会向印度尼西亚和中亚国家发送数吨电缆。意大利国家铁路集团 (FS Group) 下属工程

Azeerbaigian e Iran/DBA Group 阿萨拜疆和伊朗/DBA集团

Korghos, Baku e Trieste, ecco i punti chiave

Conquistando Baku abbiamo messo le mani sulla via di ferro e sui porti sul mare Nero. Le merci dall'Europa o verso l'Europa arriveranno con l'alta velocità in Georgia, che sta costruendo la linea ad alta velocità. Baku è strategico perché è il terminale del Kazakistan ed è ben collegato anche con i porti dell'Iran». Francesco De Bettin, 57 anni, presidente di DBA Group, società di ingegneria specializzata nella costruzione di reti di telecomunicazioni e di trasporti, ha la visione lunga dell'ingegnere e i numeri ben piantati in testa. «Sulla scommessa della Via della Seta ho costruito il piano industriale dell'azienda che ci dovrebbe portare a raddoppiare il fatturato entro il 2021,» ha raccontato a MF. I quattro fratelli De Bettin, di cui Fran-

cesco è il maggiore, hanno messo insieme in 30 anni un piccolo gioiello di tecnologia che vanta tra i clienti le maggiori società di telecomunicazioni, da Vodafone a Zte, da Huawei a Open Fiber/Tim. Ma sulla Via della Seta sono sbarcati solo nel 2012 quando lavorando a un progetto per il terminal merci del porto di Venezia, hanno messo a fuoco quello che succedeva nel Mediterraneo dopo l'allargamento del canale di Suez. «Abbiamo toccato con mano le inefficienze dell'Italia, ma anche quante opportunità si sarebbero aperte per noi,» ha spiegato. Quell'anno da Suez erano passati circa 22 milioni di container, ma l'80 %, dopo aver attraversato il Mare



Francesco De Bettin

Nostrum, aveva preso, via Gibilterra, la strada degli Stati Uniti e dei porti del Nord Europa, Amburgo e Rotterdam, impiegando altri 15 giorni di navigazione, per essere poi reistradati dal terminal di Duisberg verso il sud Europa in poche ore treno. Quel 20% che si era fermato nella piattaforma logistica italiana impiegava, invece, 4 giorni per arrivare sui mercati di sbocco dell'Europa centrale. E non si tratta solo di uno spreco di tempo. Da Suez a Rotterdam i fumi dei portacontainer immettono nell'ambiente circa 150 chili di Co2 in più per ogni container che trasportano, un dato che da subito l'idea dei danni ambientali che provocano. «In Italia è la logistica a monte e a valle che rallenta, non lo sdoganamento in cui l'Italia è fra i paesi più efficienti del mondo,» ha spiegato De Bettin, «a quel punto abbiamo deciso di presidiare i porti nei quali sviluppare delle piattaforme in grado di dare competitività al paese, questo ci ha portato sulla Via della Seta». Ma il salto non è stato lineare. Le potenzialità della Bri per l'Italia si è ri-



velata nel 2016 quando Db a si è aggiudicata, con l'aiuto dell'ambasciata italiana in Azerbaijan, la gara per informatizzare il porto di Baku ad Ailat, sul mar Caspio, e la progettazione del nuovo terminal passeggeri e di tutti gli edifici delle autorità portuali. «Così avremo i dati su tutto quello che transita e la possibilità di fornire servizi sempre più sofisticati a chi trasporta.» Quello che interessa Db a, partendo dalla considerazione che gli scambi Europa-Oriente sono in forte accelerazione, via mare, per l'80%, e via terra, per il 15%, è presidiare le stazioni di scambio delle merci, i punti dove, dicono i tecnici, avviene una rottura di carico, dal mare si passa alla terra e viceversa, o tra ferrovie a diverso scartamento, come avviene tra Cina e Russia ed Europa. Uno di questi nodi è Korghos sul confine tra Cina e

Kazakistan, dove in pochi anni è sorto un terminal terrestre di enormi dimensioni, da cui passa una buona parte delle merci cinesi verso l'Europa. Il terminal è gestito da DP World, la società di logistica di proprietà

dell'emiro di Dubai Al Maktoum, che controlla tra l'altro Jebel Ali, nel Golfo Persico, altro terminal sulla Via della Seta, una delle free trade zone più grandi del mondo, base di 7 mila aziende. Da Korghos, una parte delle merci viene reindirizzata su Mosca e le repubbliche baltiche, a Tallin, da dove serve il nord Europa o la Germania, o vira verso sud, verso il Mar Caspio o Teheran, da cui via mare arriva al terminal di Baku e quindi via Turchia verso il centro Europa. Un altro nodo strategico, secondo De Bettin, su cui si basa la strategia di Db a, è il porto di Trieste, con l'ampio retro porto, a cui possono avvicinarsi i grandi portacontainer oceanici che transitano da Suez. «A Trieste potrebbero essere scaricati 2 milioni di container l'anno, portati rapidamente nell'immediato entroterra nella zona economica speciale che già esiste,» ha spiegato. I cinesi vogliono in Italia non un semplice terminale dove scaricare le loro merci, ma una piattaforma territoriale attrezzata per la manipolazione di quelle merci, in uscita o in entrata, dove aggiungere valore prima di essere avviate alla catena distributiva. «Per l'Italia è un'occasione unica, purché si attrezzino rapidamente, prima che il collegamento veloce tra il Pireo e Budapest, bruci il vantaggio della penisola».

霍尔果斯、巴库和的里雅斯特是焦点

现年57岁的DBA集团董事长弗朗切斯科·德·贝丁 (Francesco De Bettin), 是一位具有长远眼光、对数字敏感的工程师, 而DBA集团是一家专业的远程通信与运输网络工程设计公司。他说: “开拓巴库市场后, 我们将进一步涉入铁路和黑海港口项目, 往来欧洲的货物将快速抵达格鲁吉亚, 因为这个国家正在建设高速铁路线。巴库由于处于哈萨克斯坦的边境, 与伊朗的众多港口紧密相连而具有战略意义。” 他向《米兰财经》讲道: “关于‘丝绸之路’的赌注, 我已为公司制定了一项行业规划, 这项规划可以在2021年前使我们的营业额翻番。” 德·贝丁四兄弟中, 弗朗切斯科是长兄, 他们兄弟在30年间共同打造了一个小型技术公司, 这就是他们引以为自豪的大型远程通信公司, 从沃达丰到中兴, 从华为到Open Fiber/意大利电讯公司Tim, 都是他们的客户。但是与“丝绸之路”的关系从2012年才开始, 当时他们正在着手于一个威尼斯港货运码头项目, 随着苏伊士运河的不断扩张, 他们关注着地中海的动向。他解释说: “我们已经认识到意大利的低效, 并且在曾经遇到的众多机遇面前, 因为低效而错失机遇。” 以前, 每年约有2200万个集装箱通过苏伊士运河, 但80%的集装箱通过地中海后, 就转道直布罗陀海峡驶向美国以及北欧、汉堡、鹿特丹的港口, 接

着在海上漂泊15天, 再横渡杜伊斯堡码头, 经几个小时的火车运输后抵达欧洲南部。而停留在意大利物流平台的那20%的集装箱仅用4天时间就能达中欧市场。这还不单是时间消耗的问题: 从苏伊士运河到鹿特丹, 平均每运输一个集装箱, 集装箱船就会向大气排放约150公斤的二氧化碳, 这一事实立即会令人想到环境污染的问题。德·贝丁解释说: “造成拖延的是上游和下游物流, 而非清关, 在清关这方面, 意大利是世界上最高效的国家之一。考虑到这一点, 我们决定负责在这些港口上开发能提高意大利竞争力的平台, 这就把我们引向了‘丝绸之路’。” 但这一跨越并非是一帆风顺的。“一带一路”的潜力在2016年就已意大利显现。当时, 在意大利驻阿萨拜疆大使馆的帮助下, DBA集团赢得了里海巴库港计算机化项目和新客运码头及所有港口管理局建筑设计项目的竞标。“因此, 我们也获得了大量的过境信息, 有能力为运输公司提供日益成熟的服务”。从欧洲与东方国家之间迅猛加速的交流来看, 其中, 海路加速80%, 陆路加速15%, DBA集团重点关注的是监测海运转陆运/陆运转海运或不同轨距间铁路之间(中国与俄罗斯、俄罗斯与欧洲之间就存在轨距差异)的货物交换站点, 用技术人员的话讲, 这些站点出现了荷载中断。位于中国和哈萨克斯坦交界处的霍尔果斯口岸就

是这些节点之一。近些年霍尔果斯口岸建立了一个大型陆运集散地, 中国大量的优质商品从这里到达欧洲。这个集散地由迪拜环球港务公司 (DP World) 管理, 该公司是迪拜马克图姆 (Dubai Al Maktoum) 埃米尔拥有的一家物流公司, 其控制的众多港口包括位于波斯湾的杰贝勒阿里 (Jebel Ali) 港。此港口是“丝绸之路”的另一个节点, 世界上规模最大的自由贸易区之一, 拥有7千多家企业。从霍尔果斯出发, 部分货物会转运至莫斯科和波罗的海国家, 再到达塔林 (Tallin), 然后从这里前往北欧或德国, 或者转向南方, 抵达里海或德黑兰, 从这里经海路到达巴库码头, 再经土耳其到达中欧地区。根据德·贝丁的说法, 另一个战略性节点是意大利的里雅斯特港。DBA集团的战略就是基于此港。从苏伊士运河抵的大型海运集装箱可从后面的宽阔港口停靠。他解释说: “意大利的里雅斯特港口, 每年可以装卸从现有经济特区快速运来的200万个集装箱。” 中国不仅打算将意大利看作装卸货物的码头, 还打算将它作为一个设备齐全的物流进出陆路平台, 在货物送往分销链之前, 增加它们的附加值。“对于意大利而言, 这是一个难得的机会, 只要赶在比雷埃夫斯 (Pireo) 和布达佩斯 (Budapest) 快速通道建成之前尽快做好准备, 意大利就具备优势。”

Pakistan/Augustea 巴基斯坦/奥古斯特亚公司 (Augustea)

Così arriva via mare il carbone per l'energia

proponendo come main contractor in tutti i campi delle infrastrutture. Carganico è volato a Pechino in dicembre per firmare un accordo, a cui lavorava da mesi, con il suo omologo cinese, Niu Jianhua, general Manager della Beijing National Railway Research & Design Institute of Signal & Communication (Crscd), leader nella produzione di tecnologie, prodotti e servizi nel settore rail e specializzato nei sistemi di controllo e segnalazione ferroviaria. L'obiettivo è di andare a caccia di appalti da sviluppare insieme nei paesi legati alla Belt and Road, in Europa, Asia e Africa. E la prima commessa è arrivata già questa primavera, con l'appalto per la costruzione della metropolitana di Alessandria d'Egitto (articolo nelle pagine successive).

OPPORTUNITÀ PER TUTTI

Ma che cosa è possibile fare se non si è una public company globale da 11 mi-

«L'INVESTIMENTO SI AGGIRA SUI 70 MILIONI, CHE VERRANNO FINANZIATI DA UNA BANCA CINESE. IL PARTNER NELL'OPERAZIONE È IL GRUPPO CINESE AVIC CHE HA PORTATO LA SOLUZIONE FINANZIARIA»

公司 (Italferr) 首席执行官卡洛·卡尼柯 (Carlo Carganico) 制定了一个类似战略, 即将重点放在与国有企业 (SOE) 的联合上: 在所有基础设施领域作为主要承包商进行投标。卡尼柯于12月乘飞机到北京并签署了一份协议。他与北京全路通信信号研究设计院集团有限公司 (CRSCD) 的总经理牛建华 (Niu Jianhua) 一同为该协议付出了数月努力。牛建华主管铁路部门的技术生产、产品和服务, 并专门从事铁路控制和信号系统。该协议的目的是寻求能在欧洲、亚洲和非洲的“一带一路”国家中一起开发的合同。今年春季已获得第一份合同, 即协议修建埃及的亚历山大港地铁。但是, 如果你不是像PRYSMIAN这样拥有110亿美元营业额的全球性公共事业公司, 或者你的肩膀上并不带有意大利国家铁路的标签, 那么你能做些什么? 来自TREVISIO的中型企业家FRANCESCO DE BETTIN会告诉你答案, 他59岁, 是一位工

L'irr del progetto, 10,6% all'anno per 15 anni, è allettante per il settore della logistica, ma il segno dell'operazione che vede coinvolti in una tappa importante lungo la via marittima del progetto Bri, italiani, nella progettazione e realizzazione, e cinesi, nel finanziamento, è strategico. Anche perchè si tratta di know how e tecnologie già sperimentate dagli italiani in Colombia innestate in un paese

chiave dell'Asia, il Pakistan. A Port Qassim sono in costruzione due centrali elettriche da 660 Mw che verranno alimentata a carbone via mare, grazie al progetto studiato e in corso di realizzazione da parte di Augustea Atlantica, che ha vinto la gara internazionale per la concessione per 15 anni di un terminal galleggiante dove scaricare il carbone. L'infrastruttura verrà posizionata al largo della costa, facilmente accessibile

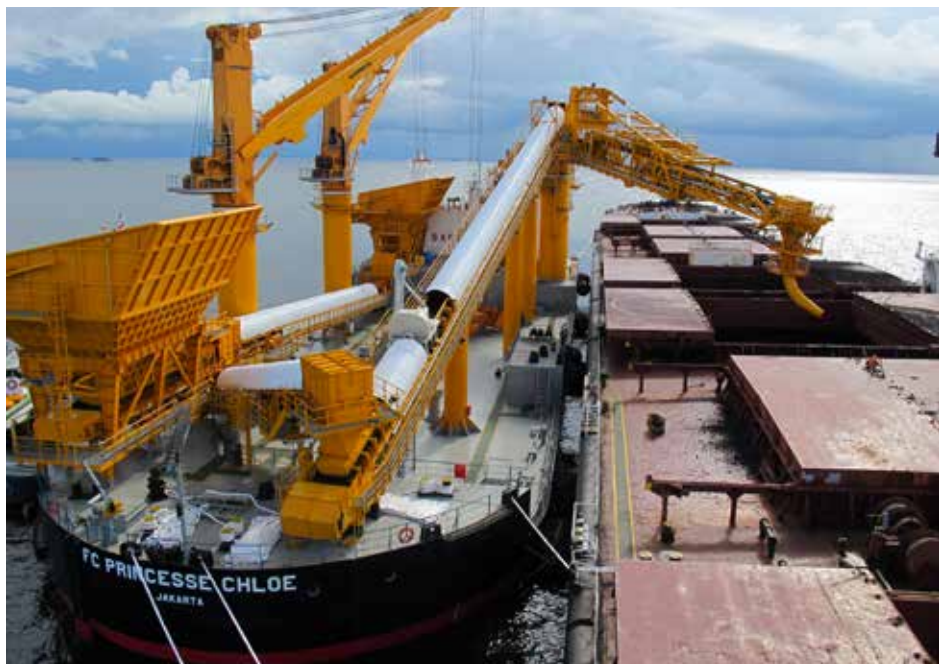


A 40 chilometri da Karachi, capitale economica del Pakistan, Port Qasim è il retroterra logistico di una delle aree più popolate e industrializzate dell'Asia, terminale del corridoio Cino-Pakistano. Sopra, Raffaele Zagari, ceo di Augustea Atlantica

卡西姆港距离巴基斯坦的经济之都——卡拉奇的市中心约40公里, 是亚洲最工业化及人口最稠密的物流腹地, 也是中巴经济走廊的码头。该走廊是一个庞大的战略项目, 预计投资62亿美元将基础设施现代化。

上图为Raffaele Zingari, 集团的首席执行官

dalle grandi navi oceaniche portarinfuse il cui attracco vicino alle centrali in costruzione è impedito dai bassi fondali e dalla mancanza di banchine adeguate. In questo modo il carbone destinato alle centrali, dal terminal verrà trasferito su chiatte a riva, e trasportato direttamente nei forni delle centrali. Parti integranti del più ampio progetto China Pakistan Economic Corridor, le due centrali forniranno energia all'area di Karachi, una delle zone più popolate e industrializzate dell'Asia, con un investimento da 2 miliardi di dollari della China Power Hub Generation Company (Pvt.) Ltd, jv tra la cinese State Power Investment Corporation e l'omologa pakistana. Le centrali dovrebbero incominciare ad operare già l'anno prossimo, alimentata da un flusso annuale di 4 milioni di tonnellate di carbone proveniente da Australia, Colombia, Sud Africa e Indonesia. «Il progetto è un'evoluzione di quanto stiamo facendo nel porto di Santa Marta, in Colombia, dove da anni la nostra flotta carica il carbone sulle navi oceaniche», ha spiegato a MF Raffaele Zagari, ceo di Augustea, che in maggio ha stretto un accordo con Star Bulk Carriers, dell'armatore greco Petros Pappas, storico amico e socio degli Zagari, per mettere insieme le flotte. In Pakistan il terminal di sbarco sarà una nave, già acquistata, che verrà trasformata in un cantiere cinese e attrezzata con i necessari nastri trasportatori e mezzi di sollevamento per renderla una



Ecco come funzionerà il trasbordo del carbone dalle navi oceaniche al terminal gestito da Augustea al largo di Port Qasim

这就是Augustea在巴基斯坦卡西姆港如何将煤炭从海船转运到远岸码头的运作方式

sorta di pontile in grado di movimentare 24 mila tonnellate di carbone al giorno. Nel progetto, la società di Zagari è in partnership con la Logmarin Advisors di Genova, parte del Gruppo Rina e con la Bedeschi di Padova, che fornirà tutte le attrezzature di sollevamenti e i nastri trasportatori mentre le unità navali, chiatte e rimorchiatori oltre al transhipper, saranno fornite da Augustea

e sono in costruzione in Cina. «L'investimento si aggira sui 70 milioni, che verranno finanziati da una banca cinese» ha rivelato Zagari. Anche il partner per la trasformazione della nave acquistata e la costruzione di tre rimorchiatori e due chiatte è il gruppo cinese Avic che è stato in grado di mettere sul tavolo anche soluzioni finanziarie su misura con appositi schemi di leasing.

通过海路运送燃煤

每年10.6%的项目内部收益率 (IRR)，为期15年，这对物流行业来说十分诱人。但在“一带一路”沿线海上运输项目实施的重要时期，该项目操作具有难度。对意大利人来说，主要体现在设计和实施方面；而对中国人来说，主要体现在融资方面，这是一个战略性问题。但是这也与专业知识和技术有关。关于这一点，意大利人在哥伦比亚就有一些经验体会。这件事涉及到亚洲的一个重要国家——巴基斯坦。当时卡西姆 (Qasim) 港正在建设两座660兆瓦的燃煤电站，所需煤炭需要通过海路运输。得益于奥古斯特亚亚特兰蒂卡公司 (Augustea Atlantica) 正在研究并实施的项目，使之在国际竞标中赢得了在一个浮动码头为期15年的煤炭装卸特许经营权。该基础设施所处的海岸线非常宽敞，但由于浅滩和缺乏合适的码头，大型散货海轮难以停靠，船只禁止停泊在建电站的附近，而该基础设施将位于海上，大型散货海轮可以轻松



停靠。如果使用浮动码头的方法，运往电站的煤炭可在码头转移，由驳船转运到岸，然后直接运到电站锅炉边。作为中巴经济走廊这一庞大项目的一部分，这两个电站将向卡拉奇地区提供能源，这一地区是亚洲人口密度最高且工业化程度最高的地区之一。中国国家电力投资集团有限公司 (State Power Investment Corporation) 与巴基斯坦胡布电力公司 (China Power Hub Generation Company (Pvt.) Ltd) 为项目投资了20亿美元。该两座电站计划明年开始营运，每年燃煤需求量为400万吨，产地为澳大利亚、哥伦比亚、南非和印度尼西亚。奥古斯特亚公司首席执行官

官拉斐尔·扎嘎利 (Raffaele Zagari) 解释道：“这是我们在哥伦比亚圣玛尔塔港业务的演变，我们的远洋运煤船队常年在此航行。”今年五月份他与希腊星散海运公司 (Star Bulk Carriers) 的老板佩特罗斯·帕帕斯 (Petros Pappas) 签订了一份合同，后者是扎嘎利有着传统友谊的合伙人，双方打算合并船队。此外，这个巴基斯坦的卸货码头是一艘购买的轮船，将在中国的造船厂进行改造，安装所需的运输机械和起重设备，使之成为一个日煤炭装卸量可达24000吨的码头。在该项目中，奥古斯特亚公司是意大利船级社 (Rina集团) 旗下热那亚罗格玛林咨询公司 (Logmarin Advisors) 和意大利帕多瓦贝德斯基公司 (Bedeschi) 的合作伙伴，贝德斯基公司主要供应各种类型的起重设备和传送设备，而轮船总成、驳船、拖轮、转运设备由奥古斯特亚公司提供，现已在中国投入生产。扎嘎利透露：“投资约为7000万，由中国的银行融资。”此外，所购轮船的改造以及3艘拖船和2艘驳船的制造，均由合作伙伴中国航空工业集团有限公司 (AVIC) 负责，该公司还能拿出适当的租赁方案，提供量身定制的融资方案。

liardi di fatturato come Prysmian, o non si ha alle spalle il timbro di Ferrovie dello Stato, cioè dello Stato italiano? La strada più difficile ma premiante ma l'ha cercata un medio imprenditore della provincia di Treviso, Francesco De Bettin, ingegnere, 57 anni, alla testa, insieme ai tre fratelli, di una società di progettazione nel campo delle nuove tecnologie da 40 milioni di fatturato. De Bettin, che non è presente in Cina, anche se lavora per società cinesi in Italia, ha deciso di aggirare il problema. Ha cercato l'alleanza con aziende e autorità nei paesi in Medio Oriente e Asia centrale toccati dalla Via della Seta, per posizionarsi in modo privilegiato nei porti e nei nodi principali di scambio lungo le vie di comunicazione (vedere box). «Per capire come potevamo sfruttare la Belt & Road per la nostra attività abbiamo commissionato ben quattro studi strategici,» ha confessato De Bettin a MF. Li ha stu-

**ATTRAVERSO QUEST'OPERA
IL TURKMENISTAN, DOVE SI
TROVA IL SECONDO
DEPOSITO DI GAS PIÙ
GRANDE AL MONDO AVRÀ
UNO SCALO CHE RENDERÀ I
COLLEGAMENTI TRA
EUROPA E ASIA PIÙ RAPIDI
GRAZIE ANCHE AL NUOVO
SISTEMA INTERMODALE
CHE FACILITERÀ GLI
SCAMBI CON IRAN**

程师,和他的三个兄弟一起拥有一间4000万营业额的设计公司,他们寻找了一条最艰难但是卓有成效的道路。DE BETTIN虽然在意大利为中国公司工作,但并不在中国,他决定绕开这个问题。他寻求与丝绸之路沿线的中东和中亚国家的公司和当局建立联盟,在通讯线路上的港口和主要结点拥有特权(第XX页文章)。“为了了解如何利用一带一路为我们的公司谋利,为此我们委托了四个战略研究工作室”,DE BETTIN对MF坦承。他夜以继日仔细地研究了分析结果,然后在此基础上制定了未来3/5年的商业计划,目标是到2021年将营业额翻一倍。这是一个凝聚了企业家智慧和洞察力的极端例子?而最



Turkmenistan/Rina 土库曼斯坦/意大利船级社 (Rina)

Un porto sul Caspio, verde e sostenibile

Sulla sponda orientale del Mar Caspio, in Turkmenistan, a circa 500 chilometri di distanza dalla capitale Ashgabat e, in una baia protetta del golfo di Turkmenbashi, sono in fase di ultimazione i lavori intorno a un porto commerciale all'avanguardia voluto dall'autorità governativa State Service of Maritime and River Transportation of Turkmenistan e al quale ha collaborato il gruppo italiano Rina. L'opera, del valore di 1,5 miliardi di dollari, è stata costruita secondo schemi di sostenibilità ambientale che garantiscono la tutela dell'ambiente marino e terrestre, nonché una gestione sostenibile

dell'energia e dei rifiuti. Rina Services, leader in Italia nella fornitura di servizi di certificazione, testing, ispezione e consulenza è stata selezionata dal main contractor, Gap Insaat, società turca con grande standing internazionale, per la certificazione di terza parte dell'intera opera, aggiudicandosi un contratto triennale a cui si sta dedicando un team di oltre 50 tecnici. «Rina ha il compito di verificare in situ che la realizzazione dell'opera corrisponda ai documenti progettuali,» ha spiegato a Mf Michele Fran-



Rina 公司的首席执行官
Ugo Salerno



Il rendering dell'infrastruttura sulla sponda orientale del Mar Caspio, destinata a diventare uno dei nodi degli scambi commerciali in Asia Centrale. A sinistra le cupole d'oro nella capitale del Turkmenistan, Ashgabat, nell'antichità tappa fondamentale sulla Via della Seta

图为坐落在里海东岸、价值15亿美元的港口基础设施建设三维图，该港口将注定成为亚洲中部的商业贸易中心。左图为土库曼斯坦首都——阿什哈巴德的标志性金色圆顶，该城市曾是古代丝绸之路的一个重要站点。

cioni, chief operating officer di Rina. Una seconda mission affidatale consiste nel monitorare in tutto il mondo i fornitori individuati da Gap Insaat con controlli sulla produzione, e test prope-
deutici alla spedizione dei carichi. Attraverso quest'opera il Turkmenistan, dove si trova il secondo deposito di gas naturale più grande al mondo nonché una riserva petrolifera stimata intorno ai 12 miliardi di tonnellate, avrà uno scalo

portuale che renderà i collegamenti tra Europa e Asia più rapidi grazie anche al nuovo sistema intermodale che faciliterà gli scambi con Iran, Uzbekistan, Afghanistan, nonché con Azerbaijan e Russia. L'intera opera comprende un cantiere di costruzione e riparazione navale, un terminal per l'imbarco e sbarco di carichi rotabili, un terminal container, un terminal per i carichi generali, uno per le rinfuse secche, un altro per il polipropilene e una banchina anche per i traghetti. Si stima che il volume del traffico merci che transiterà dall'infrastruttura sarà di

25 milioni di tonnellate entro il 2020. Il Rina, oltre che in Turkmenistan, è attivo sul fronte Nuove Vie della Seta anche e soprattutto a Genova. «È l'unico porto italiano candidabile per essere il capolinea della Belt & Road Initiative», ha insistito Ugo Salerno, ceo di Rina. Secondo il numero uno della società genovese il collegamento ad alta velocità con Milano attraverso il terzo Valico, previsto in funzione dal 2021, potrà far fare al porto ligure un salto dimensionale tale da poter confrontarsi con Rotterdam, che movimentava 12 milioni di Teu all'anno.

里海上一座绿色可持续发展的港湾

在里海东部海岸，距离土库曼斯坦首都阿什哈巴德约500公里处，是土库曼斯坦海的一个安全港湾。一个最先进的商业港口的扫尾工作已几近完成，这是土库曼斯坦国家海运及河运服务机构 (State Service of Maritime and River Transportation of Turkmenistan) 期待已久的工程，意大利船级社Rina合作参与了这项工程。该工程造价15亿美元，根据环境可持续发展的最佳模式进行建造，这样能确保海洋和陆地环境不受破坏，也能确保能源和废料得到可持续管理。意大利船级社服务公司 (Rina Services) 是意大利一家提供认证、测试、检验和咨询服务的龙头企业。工程总承包商是土耳其的大型国际公司伽皮因萨特公司

(Gap Insaat)，该公司选中意大利船级社服务公司作为整个工程的第三方认证单位，双方签订了一份三年期合同。一个由50多名技术人员组成的团队正在进行此项工作。意大利船级社服务公司首席执行官米迦勒·弗朗乔尼 (Michele Francioni) 向《米兰财经》解释说：“意大利船级社服务公司的任务是在当地验证工程的实施是否符合已批准的设计文件要求。”它的第二个任务是监控伽皮因萨特公司确定的世界各地的供应商，进行生产控制，并对装卸货物的运输情况进行初检。这项工程将使土库曼斯坦这个拥有世界第二大天然气储藏量、约120亿吨石油储藏量的国家，具备一个能快速连接欧洲和亚洲的大型停泊港口。该港口结合一个新型联运系统，将极大促进土库曼斯



坦与伊朗、乌兹别克斯坦、阿富汗、阿塞拜疆和俄罗斯之间的贸易。整个工程包含一个船舶建造与维修工厂、一个滚装货物装卸码头、一个集装箱码头、一个普货码头、一个干散货码头、一个聚丙烯码头和一个轮渡码头。项目预计于今年6月完工。预计到2020年，该港口的过境货物容量将达到2500万吨。除土库曼斯坦以外，意大利船级社还活跃在“一带一路”的前沿阵地上，但主要还是在意大利热那亚。其首席执行官雨果·萨莱诺 (Ugo Salerno) 坚信：“热那亚是唯一一个有望成为“一带一路”倡议终点的意大利候选港口。”雨果·萨莱诺表示，(热那亚)与米兰快速连接的“第三个通道” (Terzo Valico) 高速铁路，预计2021年开始运行。这条铁路可以到达利古里亚港口，紧密连接普拉 (Prà) 和瓦多利古雷 (Vado Ligure) 两个集装箱码头。该港口可处理的集装箱规格范围可以与鹿特丹媲美，鹿特丹港年吞吐量为1200万个标准集装箱。

**«OGGI I PORTI ITALIANI
AFFACCIATI SUL MAR
TIRRENO E SULL'ADRIATICO
HANNO UN VANTAGGIO
MEDIAMENTE DI SETTE
GIORNI NELLA CATENA
LOGISTICA RISPETTO AL
NORD EUROPA»**

An aerial photograph of the Port of Kobe, Japan. The image shows a large artificial island, the Kobe Port Island, which is a massive rectangular concrete structure. The island is surrounded by deep blue water. In the background, a steep, forested hill rises from the water's edge. Several large ships are docked at the piers, and a yellow crane is visible on the island. The sky is clear and blue.

Vado ai container con cinesi e danesi

La sua non è solo curiosità professionale. Cosco è azionista al 40% dell'infrastruttura in fieri, che sarà gestita dai danesi di Apm terminals, in maggioranza nella Jv Vado Holding bv. «L'avanzamento lavori è a circa il 60%, dopo l'estate 2019 avvieremo la prima fase operativa con un accosto da 450 metri e quattro gru di banchina. Entro metà 2020, poi, sarà completata tutta l'infrastruttura», ha assicurato Paolo Cornetto, ceo di



Apm Terminals. A regime il terminal potrà accogliere in contemporanea una nave portacontainer da 400 metri di lunghezza e una di media portata, e la capacità annua dell'infrastruttura sarà di 860 mila Teu (unità di misura del container da 20 piedi). L'opera complessivamente costerà 350 milioni di risorse pubbliche, cui si aggiungono altri 150 milioni che il terminalista investirà di tasca propria per partecipare alla costruzione e per attrezzare il piazzale con moderne gru. In cambio potrà operare il terminal con una concessione della durata di 50 anni.

Per i cinesi il porto di Vado Ligure rappresenterà a tutti gli effetti la nuova via d'accesso per raggiungere il centro dell'Europa dal Mediterraneo. «La Cina ha compreso

molto bene che la logistica è fondamentale per l'industria manifatturiera cinese» ha sottolineato Donati, «I prodotti dalla Cina devono arrivare sui mercati puntualmente e rapidamente; se non arrivano o se il costo della logistica è troppo elevato non si vendono. Da qui nasce il progetto One belt one road: poter offrire al mercato diverse soluzioni convenienti di trasporto via mare e via terra».

我钟情中国和丹麦的集装箱

“与北欧相比，面向第勒尼安海（Tyrrhenian Sea）和亚得里亚海（Adriatic Sea）的意大利港口目前在物流链中具有7天的平均优势，但至关重要的是，这种优势不会因物流效率低下、官僚主义和夸大的成本而浪费”。中远海运集运意大利公司的首席执行官马克·多纳蒂（Marco Donati）是世界上最一家中国航运集团的意大利代理商。他的分析令人信服。“意大利必须利用这一有利时刻，因为匈牙利、奥地利、巴伐利亚州和瑞士已经将注意力转向南方”，来自热那亚（Genoa）的这位经理继续说道。中远海运与弗拉泰利·克斯力西（Fratelli Cosulich）航运集团很早就建立了伙伴关系。多纳蒂正在努力管理瓦多利古雷（Vado Ligure）港口的工程。到明年，萨沃纳省（Savona）的这个港口应该成为地中海地区最有效的集装箱码头。他的好奇不限于专业。中远集团持有目前正在进行的基础设施项目40%的股份，该基础设施将由丹麦公司马士基码头公司（APM Terminals）管理，其中大部分事务由瓦多控股公司（JV Vado Holding bv）管理。“工程已完成约60%；2019年夏天之后，我们将建造一个450米的泊位和四个码头起重机，开始第一个运营阶段。马士基码头公司首席执行官保罗·科尔内托（Paolo Cornetto）补充说，整个基础设施将在2020年中期完成。在全面投入运营后，该码头将能够同时容纳一艘400米长的集装箱船和一艘中型集装箱船，基础设施的年吞吐量将达到86万标准箱（TEU）（20英尺集装箱的计量单位）。整个工程将消耗3.5亿欧元的公共资源，另外还有码头运营商亲自投资的1.5亿，旨在参与建筑工程并为码头配备现代化的起重机。作为交换，该运营商将以50年的特许经营权管理码头的运营。对于中国人来说，瓦多利古雷港将成为从地中海到达欧洲中心的新通道。多纳蒂强调，“中国已经清楚地了解到物流对中国制造业的重要性。中国制造的产品必须准时、快速地进入欧洲市场；如果没有到达或物流成本太高，他们就销售不出去。由此催生了该一带一路倡议：为市场提供各种具有成本效益的海陆运输解决方案。”

ferrovie, porti, ma anche ai progettisti di nuove città o quartieri, come il visionario business district di 80 ettari che dovrebbe essere messo a gara quest'anno a Tashkent, la capitale dell'Uzbekistan, una stato chiave dell'Asia centrale attraversato dai principali corridoi di scambi Cina-Europa e viceversa.

La Belt and Road Initiative significa già più ordini per l'industria pesante. Ansaldo Energia in partnership con Shanghai Electric sta lavorando sulla produzione di 30 turbine a gas. La partnership cinese ha spalancato a una delle eccellenze italiane nel mondo l'opportunità di vendere i propri prodotti in Cina uno dei principali mercati per la generazione di energia, che occupa quasi il 20% del mercato globale per la produzione di elettricità con tecnologie che utilizzano turbine a gas. Ma quelle dell'azienda genovese sono turbine destinate anche al mercato asia-

**«L'ACCORDO DI
COOPERAZIONE TRA
ITALFERR E CRSCD IN
EGITTO È UN PRIMO PASSO
VERSO UN'ATTIVITÀ ESTESA
A TUTTA L'AFRICA, DOVE
ITALFERR HA GIÀ
COMMESSE IMPORTANTI»**

订单, 它和上海电气是合作伙伴, 正在生产30台燃气涡轮机。与中国的合作伙伴关系向这家世界上众多意大利优秀企业之一的公司敞开了大门, 让它的产品有机会在中国销售, 中国是发电设备主要市场之一, 占世界上利用燃气涡轮机技术发电市场的五分之一。而这家热那亚公司生产的涡轮机也注定要进入亚洲市场, 订单总额3亿欧元。“在这个竞争激烈的市场中, 与我们的中国合作伙伴一起, 我们在过去的几年里赢得了几笔订单。同时, 上海电气团队与ANSALDO ENERGIA共同合作以优化技术和产品”, 公司亚洲市场发展战略主管陈学文二月份在介绍在热那亚生产的GT36大型燃气涡轮机的巨大转子MONTE BIANCO时指出。这个产品将首次被安装在靠近上海的一处中国发电厂。上海电气同时表示将会承担50%必要产品的开发成本。不仅如此, 3月15日, 两家公司签订了价值4000万欧元的协议, 向塞尔维亚

Egitto/Italferr 埃及/意大利国家铁路工程公司 (Italferr)

È firmata CinItaly la metro di Alessandria

A conferma che i grandi progetti Belt & Road interessano anche l'Africa, la collaborazione tra Italferr e Beijing National Railway Research & Design Institute of Signal and Communication (Crscd), colosso cinese nella produzione di tecnologie, prodotti e servizi, specializzato nei sistemi di controllo ferroviario, partirà da Alessandria d'Egitto. Lo scorso dicembre le due società hanno siglato un memorandum d'intesa che fa seguito alla missione del governo in maggio 2017, in occasione del Belt and Road Forum organizzato dal Pechino per promuovere l'iniziativa che punta alla creazione di una rete infrastrutturale e logistica lungo l'Eurasia e l'Africa. Un piano nel quale Italferr e il gruppo Ferrovie in generale sono in prima fila, in linea con il pilastro dell'internazionalizzazione del piano industriale al 2026. Nelle settimane successive alla firma dell'intesa Italferr ha avuto vari incontri operativi a Roma con

Crscd. Nel corso di questi approfondimenti il colosso cinese ha proposto alla controllata Fs di collaborare per la realizzazione della metro di Alessandria d'Egitto, in particolare per le attività di progettazione.





L'Egitto, con il canale di Suez, è uno dei paesi strategici per Pechino. Dello scorso ottobre è la commessa di Byd, un colosso di Shenzhen specializzata nella produzione di batterie e veicoli elettrici (bus) che sta vendendo in tutta Europa, Italia compresa, per la costruzione di una linea monorotaia



*Alessandria d'Egitto.
Sopra, Carlo Carganico, ceo di Italferr,
e il progetto del ponte Anji Khad in India*

埃及亚历山大港。上图为Italferr
的首席执行官Carlo Carganico和印度北部
Anji Khad大桥的设计



da 128 chilometri. L'accordo di cooperazione tra Italferr e Crscd in Egitto è un primo passo verso un'attività estesa a tutta l'Africa, dove Italferr ha già commesse importanti nel Nord e in Africa centrale.

Italferr è stata precursore nei rapporti con l'industria cinese nel creare

corridoi di cooperazione, inserendosi nella tematica della New Silk Road fin dal 2015, quando l'ad Carlo Carganico accompagnò Paolo Gentiloni, allora ministro degli Esteri, in visita nella capitale cinese. La sinergia, basata sul presupposto di una fattiva reciprocità, consentirà a Italferr di allargare la propria presenza internazionale, in particolare in quei paesi dove la Cina vuole apportare finanziamenti e qualità nei suoi progetti. La società di

ingegneria italiana vanta infatti un track record di rispetto in particolare nella realizzazione di metropolitane, costruito con l'applicazioni di sistemi di progettazione avanzati, come il Bim, building information model, applicato per la prima volta nel progetto della metropolitana di Doha, in Qatar.

Un altro paese strategico sulla Belt & Road è l'Iran, dove i cinesi stanno realizzando l'alta velocità e anche Italferr è in predicato per realizzare come main contractor una linea di alta velocità di circa 100 chilometri tra Qom e Arak, appalto fermato dai problemi con le sanzioni americane. L'alleanza con i cinesi potrebbe far superare al gruppo Fs anche questo ostacolo. E ancora Italferr è fortemente impegnata nel subcontinente indiano dove sta realizzando la progettazione di un ponte sulla linea ferroviaria del Kashmir e guarda con interesse ai programmi di metropolitane nelle maggiori aree urbane, che prevedono investimenti per circa 100 miliardi di dollari nei prossimi cinque anni.

亚历山大地铁 (Alexandria Metro) 归功于中国—意大利 (Cinitaly)

意大利国家铁路集团下属工程公司 Italferr与北京全路通信信号研究设计院有限公司 (CRSCD) 的合作证明“一带一路”倡议的大型项目对非洲地区也很感兴趣。CRSCD是中国一家专注于监控系统技术研发、产品生产和服务提供的巨头。2017年5月在北京举办“一带一路”国际合作高峰论坛期间，政府代表团提出想法后，两家公司于去年12月签订了谅解备忘录。其中涉及的项目是Italferr和其控股公司——意大利国家铁路集团一直以来奋斗的目标，与将国际化作为重点目标之一的“2026年工业计划”相一致。

协议签署后，意大利国家铁路集团工程公司 (Italferr) 与北京全路通信信号研究设计院有限公司 (CRSCD) 在罗马召开了多次运营会议。研讨期间，中国公司就埃及亚历山大铁路的建设，向意大利铁路集团子公司提出合作建议，尤其是在设计方面。对中国而言，拥有苏伊士运河的埃及是具有战略意义的国家。比亚迪，中国深圳的一家大型企业，主要生产电池和电动汽车（公交），产品远销意大利及整个欧洲。去年10月，比亚迪与埃及签订了一份修建128公里长的单轨铁路合同。Italferr公司与CRSCD在埃及的合作是迈向在整个非洲开

展业务的第一步，此前Italferr公司已在北非和中非拿下多个重要订单。

Italferr公司早在2015年就已经参与了“一带一路”合作项目，在与中国同业合作方面一直走在前列。2015年卡罗·卡伽尼科 (Carlo Carganico) 先生陪同时任意大利外交部长保罗·真蒂洛尼先生在北京参观访问。双方的协同合作基于有效互惠的原则，能够使Italferr公司扩大自己在国际上的影响力，包括中国打算进行项目投资和项目优化的国家。意大利国家铁路工程公司拥有众多光辉成就，尤其在地铁建设方面，采用了先进的设计系统，例如设计卡塔尔多哈地铁项目中首次采用的建筑信息模型 (BIM)。

伊朗是与“一带一路”上另一个重要节点国家，中国正在这里建设高速铁路。Italferr公司也打算作为主承包商修建一条库姆至阿拉克长约100公里的高速铁路。最初的竞标由于美国制裁而中止，与中国的合作也许可以使意大利国家铁路集团超越这个障碍。另外，Italferr公司还参与了印度次大陆的项目，目前该公司正在设计克什米尔铁路桥梁，并对主城区大都市项目颇有兴趣，这些项目在未来五年预计投资达1000亿美元。

Testimonial/Gli ambasciatori 感言/大使

I paesi Stan sono in crescita, ecco le opportunità per il made in Italy

«Il ruolo e gli investimenti cinesi in Kazakistan sono in forte crescita e i governi di Astana e Pechino sono impegnati ad armonizzare e integrare il progetto kazako di ammodernamento infrastrutturale Nurlı Zhol e la Belt&Road Initiative». Pasquale D'Avinio è fresco di nomina come capo missione dell'Italia ad Astana ma ha fiutato perfettamente l'aria che tira. Sarebbe difficile ignorare i progressi fatti negli ultimi 5 anni dal più importante dei paesi Stan, almeno per dimensioni, 2,7 milioni di chilometri quadrati, più di metà dell'Unione Europea, ma con soli 17 milioni di abitanti, che ha investito 20 miliardi di dollari per l'ammodernamento di strade, ferrovie e opere civili. «È prevista la ricostruzione di oltre 4 mila chilometri di strade e grande importanza viene attribuita allo sviluppo delle strutture portuali sul Mar Caspio, ad Aktau e Kuryk, porta occidentale del Paese, a cui corrisponde il terminal orientale con l'interporto terrestre di Khorgos al confine con la Cina, uno snodo fondamentale lungo le Nuove Vie della Seta». Per favorire l'ingresso di imprese italiane in questo mercato che sarà strategico per molto tempo ancora e dove Eni è fortemente impegnato nello sfruttamento di due grandi bacini petroliferi e di gas, Cdp Equity, il braccio per gli investimenti strategici di Cassa Depositi e Prestiti, ha fatto una prima mossa, firmando un accordo di co-investimento con il fondo sovrano locale Samruk Kazyna, che vanta asset per 67 miliardi di dollari e controlla diverse società operative nel paese. L'obiettivo è di aiutare oltre ai sub-fornitori nei settori tradizionali, minerario e petrolifero, anche quelli prioritari per la diversificazione dell'economia locale soprattutto agricoltura, logistica, digitalizzazione.

«È prevista la costruzione di nuovi impianti per la produzione di componenti per oil&gas e nella distribuzione alimentare e dell'agricoltura 4.0,» ha fatto sapere Guido Rivolta, ceo di Cdp Equity, «verrà anche valutata la possibilità di localizzare future produzioni con l'impiego di tecnologia italiana, sia



da parte di compagnie italiane che kazake, facendo lavorare le aziende manifatturiere e agricole partecipate da CDP Equity». In pole position ci sono Inalca del gruppo Cremenini che sta sviluppando nel paese due piattaforme di distribuzione, una ad Astana e una ad Almaty, e Trevi Group. Punta molto sul settore energia e sulle infrastrutture di trasporto, gasdotti ed elettrodotti, ma anche sui servizi di logistica il Turkmenistan, dove Diego Ungaro, ambasciatore ad Ashgabat da poco più di un anno, segue con attenzione le mosse del governo sull'implementazione del cosiddetto corridoio Lapislazzuli, un accordo commerciale raggiunto dopo tre anni di discussione con i paesi confinanti. «Si propone di facilitare accordi per il transito e l'aumento degli

scambi tra Afghanistan e Turkmenistan dal lato orientale del Caspio e Azerbaijan, Georgia e Turchia dal lato occidentale, riducendo le barriere al transito, sostenendo il commercio e, in prospettiva, favorendo una maggiore integrazione della regione con il resto del mondo,» ha spiegato Ungaro a MF. Il nuovo corridoio collegherà i paesi coinvolti sia per via stradale che ferroviaria e marittima, per far crescere i volumi di commercio dell'Asia centrale, collegandola - attraverso il Caucaso - ai Balcani e all'Europa centrale, connettendo quindi Asia del Sud e Europa. Il programma 2018-2024 del governo per rinnovare l'industria manifatturiera appoggiando jv e investimenti privati per sostituire le importazioni con produzioni locali apre diverse prospettive di lavoro alle imprese italiane. Poi ci sono le infrastrutture. Lo scorso aprile è stato assegnato il progetto di una importante autostrada che attraverserà il paese da Est a Ovest e che richiederà l'intervento di sub-contractor. Anche se i problemi da superare in tema di trasparenza dell'economia e dei rapporti commerciali sono ancora molti, soprattutto un mercato finanziario chiuso, dove la valuta convertibile è scarsa, l'interesse da parte degli imprenditori italiani è in



Da sinistra, Pasquale d'Avinio, ambasciatore in Kazakistan, Andrea Bertozzi, ambasciatore in Uzbekistan, e Diego Ungaro, ambasciatore in Turkmenistan

左起, 意大利驻哈萨克斯坦大使Pasquale d'Avinio, 驻乌兹别克斯坦大使Andrea Bertozzi和驻土库曼斯坦大使Diego Ungaro



sopra, il visionario progetto del nuovo centro finanziario di Tashkent, la capitale del Turkmenistan, e, sotto, Astana, capitale del Kazakhstan

上图为土库曼斯坦首都——塔什干的新金融中心项目，下图为哈萨克斯坦首都——阿斯塔纳

crescita. «La partecipazione al Forum Italia-Turkmenistan, a Roma nel febbraio scorso è stata superiore alle attese,» ha rivelato Ungaro, «per questo stiamo organizzando la seconda puntata qui ad Ashgabat, il prossimo novembre».

La liberalizzazione della politica valutaria, avvenuta nel settembre scorso, è stata, invece, la molla che ha fatto scattare l'avvio di accordi di collaborazione e produzione in Uzbekistan con alcuni dei maggiori gruppi industriali internazionali del settore automotive che si sono aggiunti alla consolidata presenza di General Motors. «La nuova stagione che sta vivendo il Paese mi fa essere ottimista sullo sviluppo delle relazioni bilaterali con l'Italia, facilitate da molte complementarità e similarità,» ha spiegato a MF Andrea Bertozzi, ambasciatore a Tashkent da agosto 2016, «i macchinari e impianti italiani di elevato contenuto tecnologico sono

ciò che gli uzbeki chiedono, d'altra parte, l'ossatura delle due economie, è costituita fondamentalmente da piccole e medie imprese». Negli ultimi mesi all'ambasciata di Tashkent si è notato un crescente reciproco interesse su partnership e collaborazioni nel tessile e agroalimentare, ma anche nella chimica, oil&gas, i trasporti e l'edilizia. «E il turismo, che è divenuto una delle priorità di sviluppo strategiche di questo Paese,» ha aggiunto Bertozzi che ha insistito sul ruolo strategico del paese. «Il governo vuole valorizzare a fondo il ruolo storico di cerniera tra Est e Ovest potenziando e rimodernando l'infrastruttura ferroviaria e stradale. Si guarda verso Sud per raggiungere i porti del Pakistan e dell'Iran, verso il Golfo per arrivare in Oman, verso l'Europa, attraverso il Caspio, il Caucaso e la Turchia e ovviamente verso Cina e Russia,» ha concluso Bertozzi.

中亚国家正在蓬勃发展，“意大利制造”机遇广阔

帕斯夸莱·达维诺 (Pasquale D'Avino) 先生最近被任命为意大利驻阿斯塔纳大使，他非常清楚他的使命：“在哈萨克斯坦，中国的重要性和投资正大幅度地提高，而且哈萨克斯坦和中国政府一直致力于将哈萨克斯坦“光明之路”新经济政策与“一带一路”倡议对接。”哈萨克斯坦在中亚国家中尤为重要，占地最广，其在过去五年所取得的成就引人注目。哈萨克斯坦拥有270多万平方公里土地，占欧盟国家总面积的一半以上，只有1700万人口，却投资了200亿美元用于公路、铁路和土木建筑的现代化改造。“哈萨克斯坦政府预计将重建4000多公里的公路，并对在里海上阿克套 (Aktau) 和库雷克 (Kuryk) 港上开发港口设施也给予了高度重视，这两个港口是哈萨克斯坦的西部门户，与中国交界的霍尔果斯东门无水港遥相呼应，后者是“一带一路”的关键交会点”。我们需要帮助意大利企业进入哈萨克斯坦，从长远角度看，这个市场也具有战略意义。意大利埃尼集团已深入参与了两个大型油气田的开发，而意大利存贷款银行 (Cassa Depositi e Prestiti) 的战略投资部门——意大利主权财富基金 (Cdp Equity) 公司已经开展了第一步工作，与哈萨克斯坦萨姆鲁克-卡泽纳国家福利基金公司签订了合资协议。该基金资产价值达670亿美元，其下辖公司和机构涵盖了哈国内几乎所有支柱产业和金融服务领域。合资双方的目标是，除了帮助矿业、石油等传统领域的次级供应商外，也帮助那些为地方经济多样化做出贡献的企业，尤其是农业、物流、数字化领域的企业融资。

意大利主权财富基金的首席执行官圭多·里沃尔塔 (Guido Rivolta) 表示：“我们将修建新的工厂用以制造石油天然气、食品配送以及农业4.0方面的设备，也在考虑是否在未来进行本地化生产，包括利用意大利技术让意哈企业进行生产，尤其是意大利主权财富基金参股的制造企业和农业企业”。隶属克雷莫尼尼集团 (Cremonini) 的茵蓝卡食品饮料公司 (Inalca) 和特莱维集团 (Trevi Group) 都具有举足轻重的作用。茵蓝卡公司正在哈萨克斯坦开发两个销售平台，一个在阿斯塔纳，一个在阿拉木图。

刚担任意大利驻土库曼斯坦大使一年多的温加罗说，在土库曼斯坦，重点更多地放在能源、交通基础设施、天然气管道和输电线路以及物流服务领域。他密切关注土库曼斯坦在实施“青金石”过境运输走廊项目的动向。该项目是土库曼斯坦与周边国家经过长达三年时间的讨论后才达成的商业协议。温加罗大使向《米兰财经》解释：“该协议旨在促进各国之间的过境运输，加强位于里海东部的阿富汗和土库曼斯坦和与位于里海西部的阿塞拜疆、格鲁吉亚和土耳其之间的贸易，减少对过境运输的限制，支持贸易，最终促进本地区与世界其它地区之间更广泛的融合”。新走廊将通过公路、铁路和海路连接沿线各国，增加中亚地区的贸易量。同时，通过高加索连接起巴尔干半岛和中欧地区，进一步连接南亚和欧洲。土库曼斯坦政府通过旨在支持合资经营和私营投资改革制造业、实施进口替代的《2018-2024年社会经济发展规划》，为意大利企业在土合作开启了广阔的前景。此外，去年4月，该国提

出了一个贯穿东西的高速公路项目，邀请大型承包商参加当前，意大利企业对土库曼斯坦的兴趣日益增长。温加罗表示：“去年2月在罗马举办的意大利—土库曼斯坦论坛的参与情况超出预期，因此，我们计划今年11月在阿什哈巴德举办第二期论坛。”

去年9月乌兹别克斯坦政府取消“外汇管制”政策实行后，与一些大型国际工业集团签订了多项在乌开展合作和生产协议，主要集中在汽车行业，为乌兹别克斯坦根深蒂固的通用汽车公司加入了新的同行。自2016年8月起担任意大利驻乌兹别克斯坦大使的安德烈·贝尔托西 (Andrea Bertozzi) 先生说：“乌兹别克斯坦的新气象使我对于发展意乌两国双边关系感到乐观，这有助于双方之间的互补和借鉴。意大利高科技含量的机械设备正是乌兹别克斯坦所需要的。另一方面，双方的经济构架也很类似，都是基本由中小型企业组成”。近几个月以来，双方对在纺织品和农副产品领域建立伙伴关系和合作关系的兴趣越来越浓。同时，双方在化工、石油天然气、交通运输和建筑业领域也是如此。贝尔托西先生补充道，旅游业已成为意大利战略发展的优先项目，正是他坚持认为应将旅游业列入国家战略的：“意大利政府打算深入挖掘东西方连接的历史项目，加强和改造铁路和公路基础设施。我们的轨道和陆路交通将向南延伸，到达巴基斯坦和伊朗的港口；向海湾地区延伸，到达阿曼；向欧洲延伸，穿过里海、高加索和土耳其，最后，将到达中国和俄罗斯”。他指出，乌兹别克斯坦最大的特点在于它是世界上仅有的两个双重内陆国家之一。

tico per un totale di ordini di 300 milioni di euro. «In questo mercato competitivo, insieme al nostro partner cinese, siamo riusciti ad aggiudicarci diversi ordini in questi ultimi anni. Nel frattempo il team di Shanghai Electric sta lavorando con Ansaldo Energia per migliorare la tecnologia e i prodotti,» ha ammesso Chen Xuewen, responsabile per lo sviluppo strategico dei mercati asiatici, in occasione della presentazione del gigantesco rotore della prima turbina a gas GT36 prodotta a Genova. La prima installazione del manufatto sarà in un impianto di un'utility cinese vicino a Shanghai. Shanghai electric si è intanto detto disponibile a sostenere il 50% dei costi di sviluppo del prodotto ancora necessari. Non solo. Lo scorso 15 marzo le due società hanno siglato un accordo da 40 milioni di euro per la fornitura di turbine e generatori alla centrale a ciclo combinato di Pancevo, in Serbia, uno dei Paesi europei al centro della Belt and Road Initiative. E fa parte dei cosiddetti Belt and Road agreement anche l'intesa per sviluppare un progetto in Pakistan, nel quale Shanghai Electric Power partecipa in qualità di investitore e Shanghai Electric, insieme ad Ansaldo Energia, come fornitore dei macchinari e dei principali componenti per la realizzazione dell'impianto. Il Pakistan, da anni alle prese con continui black out e distacchi di energia, è destinato a diventare uno dei mercati più importanti dell'Asia centrale, espandendo le attività nel comparto gas e nella gestione delle risorse idriche.

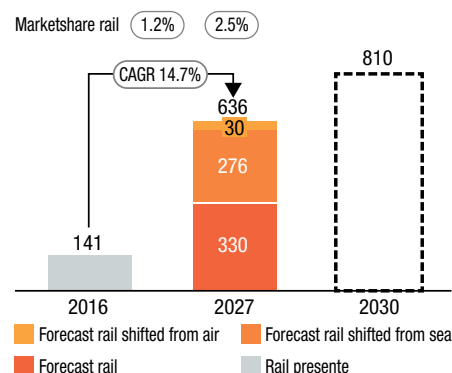
IL BUSINESS DEI TRASPORTI

La grande opportunità della Bri sarà anche per la filiera che lavora nei trasporti via mare e via terra. Su quest'ultimo segmento, tedeschi, russi e italiani stanno lottando all'ultimo container per le quote di un mercato che sarà in forte crescita almeno nei prossimi 10 anni con incrementi annui del 15%, per arrivare nel 2027 a 640 mila Teu l'anno, 5 volte di più il traffico generato nel 2016, tra Europe e Cina.

Sulla base di questi numeri si è mossa Mercitalia Rail, l'impresa ferroviaria dedicata al cargo del gruppo Fs, che opera da questa primavera in accordo con United Transport and Logistics Company (Utlc), specializzata nel trasporto via ferro sull'asse Europa-Cina. Utlc fornisce i servizi



Il boom delle ferrovie



Fonte: Roland Berger, dati in 000 di Teu

per la logistica e il trasporto su ferro dei container merci fra Kazakistan, Russia e Bielorussia, utilizzando la linea Dostyk/Altynkol - Brest/Kaliningrad mentre Mercitalia Rail gestisce il servizio ferroviario all'interno dell'Unione Europea dando priorità ai flussi da e per l'Italia. «Entriamo così nel mercato Euroasiatico in forte espansione anche nel settore delle merci,» ha detto a MF Gian Paolo Gotelli, ceo di Mercitalia Rail. L'accordo consentirà alle due aziende di organizzare spedizioni via treno di merci lungo tutto il percorso dalla Cina verso l'Europa e viceversa. Mercitalia gioca in squadra anche con l'operatore intermodale svizzero Hupac per trovare i volumi di merce necessari a bilanciare i viaggi di andata e di ritorno per l'Italia. Infatti i collegamenti merci attualmente esistenti via treno fra Asia ed Europa, una quarantina, non sarebbero economicamente sostenibili se non fossero sovvenziona-

Il PANCEVO联合循环电站供应涡轮机和发电机, 塞尔维亚是欧洲国家之一, 是“一带一路”倡议的中心。作为所谓一带一路协议的一部分, 他们还有计划在巴基斯坦开展一个项目, 其中上海电力作为投资方参与, 上海电气和ANSALDO ENERGIA一起作为组建工厂所需的设备和关键组件的供应商。巴基斯坦多年来一直在停电以及能源短缺中挣扎, 通过扩大在天然气和水资源管理领域的活动, 它注定会成为中亚地区最重要的市场之一。

基于这些数据, 专门从事FS集团货运业务的铁路公司MERCITALIA RAIL从今年春天开始与UTLC联合运输和物流公司达成协议, 该公司专门从事欧洲-中国间的铁路运输。UTLC利用DOSTYK/ALTYNKOL - BREST/KALININGRAD线路对来自于哈萨克斯坦、俄罗斯和白俄罗斯的集装箱货物提供铁路物流和运输服务, 而MERCITALIA RAIL则负责欧盟内部的铁路运输服务, 为来自和去往意大利的物流提供优先服务。MERCITALIA RAIL的首席执行官GIAN MARCO GOTELLI对MF说“就这样我们进入到同样在货运领域快速增长的亚欧市场中”。该协议允许两家公司将货物通过火车沿着从中国到欧洲的整个通路双向运输。MERCITALIA还与瑞士的联运运营公司HUPAC合作, 以寻求必要的货物量来平衡往返于意大利的货运旅程。实际上, 亚洲和欧洲之间现有的火车货运连接大约有四十几个, 除非有各国以各种形式提供补贴, 否则在经济上是不可持续的。“平均每个集装箱的公共补贴在3500美元至4000美元之间, 如果没有这些补助, 成本将高达9000美元, 将使火车相对于海运或者航空运输不具备竞争力”, GOTELLI具体指出。如果货运量以大家所预测的那

Qui si trovano i contatti

- | | | |
|---|-----------|---|
|  | 1 | Pakistan The Federation Of Chambers Of Commerce & Industry |
|  | 2 | Kyrgyzstan Chamber Of Commerce And Industry |
|  | 3 | Iran Iran-China Chamber Of Commerce |
|  | 4 | Nepal Nepal Chamber Of Commerce |
|  | 5 | Kazakistan Chamber Of International Commerce Of Kazakhstan |
|  | 6 | Indonesia Indonesian Chamber Of Commerce And Industry |
|  | 7 | Austria Austrian Federal Economic Chamber |
|  | 8 | Malaysia Malaysia China Business Council |
|  | 9 | Ucraina Ukrainian Chamber Of Commerce And Industry |
|  | 10 | Arabia Saudita Union Chambers Of Commerce, Industry Agriculture |
|  | 11 | Giordania Jordan Chamber Of Commerce |
|  | 12 | Italia Camera di Commercio Italo Cinese e Fondazione Italia Cina |
|  | 13 | Egitto Federation Of Egyptian Chambers Of Commerce |
|  | 14 | Libano Lebanon Area Chamber Of Commerce |
|  | 15 | Qatar Qatar Chamber Of Commerce And Industry |
|  | 16 | Tunisia Tunisian Confederation Of Industry, Trade And Handicrafts |
|  | 17 | Tailandia The Federation Of Thai Industries |
|  | 18 | Laos Laos Chamber Of Commerce And Industry |
|  | 19 | Cambogia Cambodia International Chamber Of Commerce |
|  | 20 | Maldiva Maldives National Chamber Of Commerce And Industry |
|  | 21 | Bangladesh Dhaka Chamber Of Commerce & Industry |
|  | 22 | Germania Deutsch-Chinesische Wirtschaftsvereinigung E.V. |
|  | 23 | Turchia Turkish Industrialists & Businessmen Association |
|  | 24 | Bahrain The Bahrain Chamber Of Commerce And Industry |
|  | 25 | India Indian Chambers Of Commerce & Industry |
|  | 26 | Singapore Singapore Business Federation |
|  | 27 | Tailandia Thailand-China Business Council |
|  | 28 | Francia Cci Paris Ile-De-France, Paris Region Entreprises |
|  | 29 | Ungheria Hungarian Investment Promotion Agency |
|  | 30 | Serbia Chamber Of Commerce And Industry Of Serbia |
|  | 31 | Romania Chamber Of Commerce And Industry Of Romania |
|  | 32 | Uk The China-Britain Business Council |
|  | 33 | Latvia Latvian Investment and Development Agency |
|  | 34 | Belgio Eu-China Business Association |

Per implementare i contatti e le iniziative lungo la Belt and Road, il China Council for the Promotion of International Trade (Ccpit) sta sottoscrivendo accordi con i paesi toccati dalla Bri per costituire delle strutture locali, Silk Road Business Council, a cui le aziende interessate a partecipare ai progetti e alle attività commerciali possano rivolgersi per avere maggiori informazioni. L'obiettivo del Ccpit è che entro la fine di quest'anno in tutti i 70 paesi interessati alla Bri siano costituiti questi punti di appoggio. Quelli elencati sopra sono aggiunti allo scorso ottobre.

为了增加“一带一路”沿路行动计划和企业联系，中国国际贸易促进委员会 (CCPIT) 正在与“一带一路”涉及国家就当地建筑的建设签署协议，想要参与项目和贸易业务的企业能够向丝绸之路商务理事会获取更多信息。中国国际贸易促进委员会的目标是到今年底在“一带一路”涉及的所有70个国家里完成这些建筑的建设，将其作为支点。上面显示的是更新至去年10月的支点图。

ti in varie forme dagli Stati. «In media il sostegno pubblico è compreso fra 3.500 e 4.000 dollari a container, senza questi aiuti il costo salirebbe a 9.000 dollari rendendo il treno non competitivo né rispetto al trasporto marittimo né a quello aereo», ha precisato Gotelli. Se i traffici cresceranno, come tutti prevedono a quei ritmi, allora la Via della Seta su ferro diventerà un grande business. «Ma i volumi di traffico si ottengono fornendo ai caricatori e agli spedizionieri maggiore affidabilità, puntualità e informazioni sull'arrivo preciso delle merci a destinazione,» hanno avvertito gli analisti di Roland Berger, in un corposo report sul tema. Necessario inoltre sarà una «maggiore armonizzazione delle procedure fra i vari paesi coinvolti e un'accelerazione dei tempi di transito dei treni ai confini di alcune nazioni in particolare in Polonia». Le direttrici principali di traffico saranno due, una che passa più a nord, attraverso Russia o Kazakistan, l'altra che transiterà dalla Turchia e dall'Iran. Quest'ultima via sarebbe oggi già percorribile ma non viene utilizzata per collegamenti di trasporto merci regolari fra i due continenti.

**«È PREVISTA LA
COSTRUZIONE DI NUOVI
IMPIANTI PER LA
PRODUZIONE DI
COMPONENTI PER OIL&GAS
E NELLA DISTRIBUZIONE
ALIMENTARE E
DELL'AGRICOLTURA 4.0»**

种节奏增长，那么丝绸之路之路在铁路运输上的竞争力将变成一项真正的业务。“但是运输量是通过向托运人和货运代理商提供可靠、准时的服务，以及货物到目的地的精确信息而获得”ROLAND BERGER的分析师们在关于这个问题的一份报告中警告说。除此以外，“有关各国之间的步调要更加协调一致，还有缩短火车在某些国家边界的过境时间，特别是波兰”，也都是非常必要的。主要的交通路线有两条，一条穿过俄罗斯或哈萨克斯坦从最北方经过，另外一条途经土耳其和伊朗，并且应该已经可以通行。

The Italian business along the Road

The first rule is to consult the dynamic project list that is, which is updated daily with the tenders for projects that are gradually added for the 65 countries involved in the gigantic infrastructure plan launched by China. «Understanding how the game of these tenders works has not been easy and has taken time and many contacts», Matteo Bavaresco told MF: he is one of the Italian managers with a better understanding of relations with the great Chinese state companies, thanks to his curriculum. He has worked in the former Celestial Empire for the last 13 years, managing Danieli's expansion. He has been leading Prysmian, the cable giant for telecommunications and electricity, since 2017. «The first to address the list are the Chinese public conglomerates, which become the main contractors of large contracts financed by Chinese and international banks in third countries». It would therefore seem to be a barred departure for those eager to join the competition. But those large companies are not used to working in international markets; most of the time they prefer to subcontract the operational phases to specialised companies that are internationally recognised. And this is where non-Chinese companies come into play, especially if they have a base in China and good relations with the industrial establishment. This is what currently occurring in Prysmian, which now works on orders related to the BRI plan. «Telecommunications and energy are the heart of any new project», said Bavaresco, who sends tons of cables to Indonesia and the Central Asian countries every day. A similar strategy, i.e. one focused on the alliance with the SOEs (state-owned companies), was set by Carlo Carganico, the CEO of Italferr, the engineering company of the FS group: it is proposing itself as a main contractor in all fields of infrastructure. Carganico flew to Beijing in December to sign an agreement he had been working on for months with his Chinese counterpart Niu Jianhua, general manager of the Beijing National Railway Research & Design Institute of Signal & Communication (CRSCD), a leader in the production of technologies, products and services in the rail sector and specialised in railway control and signalling systems. The aim is to hunt for contracts to be developed together in Belt&Road countries in Europe, Asia and Africa. And the first contract already came this spring, with the agreement for the construction of the Alexandria subway in Egypt. But what can be done if you are not a global advertising company like

Prysmian with 11 billion in turnover, or you do not have the Ferrovie dello Stato stamp, i.e. the Italian state, behind you? The most difficult but rewarding road was sought out by a middle-class entrepreneur from the province of Treviso: Francesco De Bettin, a 59-year-old engineer at the helm, together with his three siblings, of a 45 million turnover engineering company. De Bettin, who is not present in China even though he works for Chinese companies in Italy, has decided to circumvent the problem. He sought an alliance with companies and authorities in the countries of the Middle East and Central Asia that are touched by the Silk Road, to position himself in the ports and main nodes of exchange along the communication routes in a privileged way. «To understand how we could use the Belt&Road for our business, we commissioned four strategic studies», De Bettin told MF. He studied them thoroughly, losing sleep, then used that basis to draw up a business plan for the next 3/5 years, with the aim of doubling turnover by 2021. An extreme case of entrepreneurial intelligence and perspicacity? The easiest way to aggregate, also giving up some margin, to the B&RI bandwagon which has accelerated its pace this year is to position your company within the supply chain of large Italian companies that have the means and finances to compete for large contracts. It should all be worth the trouble if the three trillion projects already contracted or in the decision phase aggregate with others for a double amount, as specified by Chinese sources. And since in the coming years most of these will be in the more than 70 countries involved in the Chinese initiative up to today, the challenge is open to businesses around the world; not only to those specialising in the construction of major civil works, roads, bridges, tunnels, railways and ports, but also the designers of new cities or districts, such as the visionary 80-hectare business district that should be published for tender this summer in Tashkent, the capital of Uzbekistan, a key state of Central Asia crossed by the main China-Europe trade corridors and vice versa. The Belt&Road machine already means even more orders for heavy industry such as Ansaldo Energia, which in partnership with Shanghai Electric is working on the production of 30 gas turbines to China, worth 300 millions euro, or Maire Tecnimont, for bringing Gazprom gas to China in a mega deal of 3.9 billions dollar. «In this competitive market, together with our Chinese partner we have been able to win several orders

over the last few years. Meanwhile, the Shanghai Electric team is working with Ansaldo Energia to improve technology and products», said Chen Xuewen, head of strategic development for Asian markets. And that's not all. Last 15 March, the two companies signed a 40-million-euro agreement for the supply of turbines and generators to the combined cycle power plant at Pancevo, Serbia, one of the European countries at the heart of the Belt&Road Initiative. And last but not least, the biggest deals will be in the transport sector by sea and by land. On the latter segment, Germans, Russians and Italians are battling down to the last container for the shares of a market that will strongly grow for at least the next 10 years in annual increases of 15%, to reach 640 thousand TEUs in 2027, which is five times more traffic that what was generated in 2016 between Europe and China. On the basis of these numbers Mercitalia Rail, the railway company of the FS group which is dedicated to cargo, has been operating since this spring in agreement with the United Transport and Logistics Company (UTLC) specialised in iron transport on the Europe-China axis. «We are thus entering the fast-growing Euro-Asian market in the goods sector as well», Gian Marco Gotelli, CEO of Mercitalia Rail, told MF. The agreement will allow the two companies to organise freight shipments all the way from China to Europe and vice versa. Mercitalia has also teamed up with the Swiss intermodal operator Hupac to find the volumes of goods needed to balance the return trips to and from Italy. In fact, the 40 existing freight links between Asia and Europe would not be economically viable if they weren't subsidised in various forms by the States. «On average, public support is between 3,500 and 4,000 dollars per container; without this aid the cost would go up to 9,000 dollars, making trains non-competitive with respect to shipping or air travel», said Gotelli. If the amount of traffic grows at the pace everyone predicts, then the competitiveness of the Silk Road on rails will become a real business. «But the traffic volumes are obtained by providing shippers and freight forwarders with greater reliability, punctuality and information on the precise arrival of the goods at their destination», Roland Berger analysts warned in a substantial report on the subject. «Greater harmonisation of procedures between the various countries involved and an acceleration of the transit times of trains at the borders of some countries, especially Poland» will also be necessary.

ARMENIA AND IRAN/ANAS INTERNATIONAL

Where the Silk Road will become a motorway

The first stone was laid in mid-March in Yerevan, the capital of Armenia, by the leaders of Anas and the then-Armenian Prime Minister Karen Karapetyan, the Minister of Transport Vahan Martirosyan, and Vardan Karapetyan, head of the North-South Road Corridor Investment Program. A signature at the bottom of the agreement recognises Anas International Enterprise's (AIE) role as private partner in the construction and management of the Armenian stretch of the new motorway that will run along the north-south road corridor connecting Moscow with the Persian Gulf and then with Teheran. The contract signed in March covers 75 miles that AIE must design and build near the border between Armenia and Iran, and more precisely between Sisian and Agarak; this agreement is highly strategic. «Along this corridor, more specifically along the route from Moscow to the Persian Gulf, Anas has acquired or is currently acquiring projects for the

development and management of the road network in Russia, Georgia, Armenia and Iran for almost 1,200 kilometres», AIE CEO Bernardo Magri explained to MF, stating that this new infrastructure project is one of the goals identified by the Armenian government in its 2014-2025 Development Strategy. The agreement gave way to an eligibility analysis of the proposed project, which is preliminary to the concession contract between the Armenian Government and Anas. «This agreement concerns a highly strategic corridor for road transport between Europe-Caucasus-Asia in the central nervous system of the intersection between the two continents», remarked Gianni Vittorio Armani, the CEO of Anas. The International North South Transport Corridor Project envisages the transformation of the existing connection into a high-speed motorway able to ensure at least three less hours of travel time and an increase in safety and comfort. It is a

particularly demanding stretch from a technical and economic point of view, which calls for an investment of about 1 billion dollars. The section is currently in the executive design phase, and will be the continuation of Corridor 10 in Iran. «We will act as private investor, firstly completing the technical and executive project that has already been started, and we will also support a study on the expected traffic flows. We expect to be ready to formulate our road construction offer after the summer, which among other things includes the construction of 9 tunnels and 27 bridges», added Magri. A large partner-builder with the necessary skills and equipment must be involved in the project. «We are looking for groups interested in the initiative and would be happy to engage Italian construction companies using a project finance scheme», added Magri. The management concession until 2046 and estimated cumulative revenues of 6.2 billion are at stake.

AZERBAIJAN/DBA GROUP

The smart terminal between Korghos and Baku

«By attaining Baku, we got a hold of the iron way and the ports. Baku is strategic because it is the terminal of Kazakhstan, Iran's ports on the Caspian and, through Georgia, a connection with those on the Black Sea». Francesco De Bettin, 59, is president of DBA Group, an engineering company specialising in the construction of telecommunications and transport networks; he looks to the future as an engineer, with the statistics clearly in mind. «I bet on the Silk Road when developing the company's business plan, which should bring us to double our turnover by 2021», he told MF. In just 30 years, the four De Bettin siblings, of which Francesco is the eldest, have put together a small technological jewel that boasts the largest telecommunications companies, from Vodafone to ZTE and from Huawei to Open Fiber/Tim, among its customers. They reached the Silk Road when working on a project for the cargo terminal of the port of Venice in 2012; they clearly saw what was happening in the Mediterranean with the ongoing enlargement of the Suez Canal. «We personally experienced the inefficiencies of Italy, but also saw how many opportunities would open up for us», he explained. That year about 22 million containers had passed through the Suez Canal; after crossing the Mediterranean Sea, 80% of them had continued on to the United States and the ports of Northern Europe, Hamburg and Rotterdam, via Gibraltar, with

an additional 15 days of sailing. And from those ports, passing through the Duisberg terminal, in a few hours they reached and continue to reach the markets of central Europe. Instead, the 20% that stopped in the Italian logistics platform took four days to reach the markets of central Europe. And this is not merely a waste of time. From Suez to Rotterdam, container ships release about 150 kilograms of CO₂ in the environment for each container they transport: this fact gives an immediate sense of the environmental damage they cause. De Bettin explained: «The upstream and downstream logistics slow things down in Italy, not customs clearance, which is one of the most efficient services in the world. So we decided to oversee the ports where we could develop platforms able to give the country a competitive edge. This is how we reached the Silk Road». The B&RI's potential for Italy was revealed in 2016 when DBA was awarded, with the help of the embassy in Azerbaijan, the tender to computerise the port of Baku in Ailat on the Caspian Sea, and design the new passenger terminal and all the buildings of the port authorities. «We will be able to provide data for everything that passes through there and offer increasingly sophisticated services to our customers». Starting from the consideration that trade between Europe and the East is strongly increasing, with 80% travelling by sea and 15% by land, DBA decided to oversee the goods exchange stations: the

points where, according to the technicians, there is a break in the load passing from the sea to land and vice versa, or between railways of different gauges, as happens between China and Russia and Russia and Europe. One of these pivotal points is Korghos on the border between China and Kazakhstan, where in only a few years a huge land terminal has grown that sees the passage of a large part of Chinese goods to Europe. From Korghos, lot of goods are redirected to Europe or veer south to the Caspian Sea and Tehran, arriving at the Baku terminal then proceeding via Turkey and Georgia across the Black Sea to Eastern Europe. But there is another strategic point which DBA's strategy is based on, according to De Bettin. It is the port of Trieste, with its large rear port area that can accommodate large ocean container carriers transiting from Suez. «Trieste could receive 2 million containers a year and transport them in bulk with a shuttle train, using the fast corridor of the Customs Agency, in the special economic zone that already exists in the immediate hinterland», explained De Bettin. The Chinese do not merely want a simple terminal to unload their goods in Italy, but a territorial platform equipped for the manipulation of those goods, whether outgoing or incoming, that can add value to them before they embark on the distribution chain. «This is a unique opportunity for Italy», he said.

PAKISTAN/AUGUSTEA

How coal reaches Pakistan to create energy

The project's IRR of 10.6% per year for 15 years is attractive to the logistics sector, but the operation that involves both Italians for design and implementation and Chinese for financing in an important part of the maritime route of the B&RI project is above all a strategic operation. Also because it relates to the know-how and technologies that Italians have already tested in Colombia, transposed to a key country of Asia: Pakistan. In Port Qasim, 40 kilometres from the country's economic capital Karachi, two 660 MW power plants are being built which will be powered by seaborne coal thanks to the project designed and under construction by Augustea Atlantica after it won the international tender for the 15-year concession of a floating terminal for unloading the coal. The infrastructure will be located off the coast, where it is easily accessible by large

ocean-bound bulk carriers who cannot dock near the power plants under construction due to the shallow waters and lack of adequate docks. In this way, the coal for the power stations will be transferred from the terminal to the shore on barges and then directly to the power station sources. As integral parts of the larger China Pakistan Economic Corridor Project, the two power plants will supply energy to one of Asia's most populated and industrialised metropolitan areas, with a 2-billion-dollar investment from China Power Hub Generation Company (Pvt.) Ltd, a joint venture between the Chinese State Power Investment Corporation and the Pakistani counterpart. The plants should start operating as early as next year, fueled by a flow of 4 million tons/year of coal coming from Australia, Colombia, South Africa and Indonesia. «The project is a further development

of what we are already doing in the port of Santa Marta, Colombia, where our fleet has been loading coal on ocean-bound ships for years», explained Augustea's CEO Raffa Raffaele Zagari. Zagari's company is in partnership with Logmarin Advisors of Genoa for the project, which is part of both the Rina Group and Bedeschi of Padua: it will supply all the lifting equipment and conveyor belts, while the naval units, barges and tugs, in addition to the transhipper, will be supplied by Augustea and are currently under construction in China. «The investment is around 70 million, which will be financed by a Chinese bank», Zagari said. The Chinese group AVIC is also the partner for the transformation of the purchased ship and the construction of three tugs and two barges; it was also able to put tailored financial solutions on the table with appropriate leasing schemes.

TURKMENISTAN/RINA

The green and sustainable port on the Caspian Sea

On the eastern side of the Caspian Sea in Turkmenistan, about 500 kilometres away from the capital Ashgabat and in a protected bay of the Gulf of Turkmenbashi, works are nearing completion for a state-of-the-art commercial port commissioned by the State Service of Maritime and River Transportation of Turkmenistan, for which the Italian group Rina collaborated. The port cost 1.5 billion dollars and was built according to the best environmental sustainability standards, thereby guaranteeing the protection of the marine and terrestrial environment, as well as the sustainable management of energy and waste. Rina Services, a leader in Italy in the provision of certification, testing, inspection and consulting services,

was selected by the main contractor Gap Insaat, a Turkish company with a great international standing, for the third-party certification of the entire port; Rina Services was awarded a three-year contract and is dedicating a team of over 50 technicians to the task. «Rina is responsible for carrying out on-site checks to verify that the port's construction corresponds to the approved design documents», Michele Francioni, Rina's Chief Operating Officer, explained to MF. Rina has also been given a second task to monitor the suppliers identified by Gap Insaat that are located all over the world, carrying out production checks and preparatory tests for the shipment of loads. Through this work Turkmenistan, home to the second largest

natural gas deposit in the world as well as an oil reserve estimated at around 12 billion tons, will have a port of call that will make connections between Europe and Asia faster thanks to the new intermodal system that will facilitate trade with Iran, Uzbekistan and Afghanistan, as well as with Azerbaijan and Russia. The entire work includes a shipbuilding and repair yard, a terminal for loading and unloading rolling cargo, a container terminal, a general cargo terminal, one for dry bulk cargo, another for polypropylene and a dock for ferries. The works' completion is expected by June, and the estimated volume of freight traffic that will transit from the infrastructure will reach 25 million tons by 2020.

ITALY/COSCO SHIPPING

I tend to containers with the Chinese and Danish

«The Italian ports facing the Tyrrhenian and Adriatic Seas currently have an average advantage of seven days in the logistics chain compared to Northern Europe, but it is crucial that this advantage is not wasted with logistical inefficiencies, bureaucracy and exaggerated costs». Marco Donati, the CEO of Cosco Shipping Lines Italy, an Italian agent of the Chinese shipping group which is first in the world, has a convincing analysis in mind. «Italy must take advantage of this favourable moment, because countries like Hungary, Austria, Bavaria and Switzerland have focused a great deal of their attention on the south», continued the manager from Genoa, where Cosco has a historical

partnership with the shipping group Fratelli Cosulich. Donati is assiduously managing the works on the docks of the port of Vado Ligure. By next year, the port in the province of Savona should become the most efficient container terminal in the Mediterranean. His is not just professional curiosity. Cosco is a 40% shareholder of the infrastructure currently in progress, which will be managed by the Danish company APM Terminals, with the majority under JV Vado Holding bv. «The works are about 60% completed; after the summer of 2019 we will begin the first operational phase with a 450-metre berth and four pier cranes. The entire infrastructure will be completed by mid-2020»,

added Paolo Cornetto, CEO of APM Terminals. When fully operational, the terminal will be able to simultaneously host a 400-metre-long container ship and a medium-capacity container ship, and the infrastructure's annual capacity will be 860 thousand TEU. The overall works will cost 350 million euros in public resources, plus another 150 million that the terminal operator will personally invest in order to participate in the construction works and equip the terminal with modern cranes. In exchange, it will manage the terminal's operation with a 50-year concession. For the Chinese, the Vado Ligure port will be a new access route to reach the centre of Europe from the Mediterranean.

The Alexandria Metro thanks to Cinitaly

Confirming that the great Belt&Road Initiative projects also concern Africa, the partnership between Italferr and Beijing National Railway Research & Design Institute of Signal and Communication (CRSCD), active in the production of technologies, products and services and specialised in railway control systems, will begin in Alexandria. Last December the two companies signed a memorandum of understanding following the Italian government's mission in Beijing last May on the occasion of the Belt and Road Forum to promote the creation of infrastructural and logistic networks along Eurasia and Africa. Italferr and Ferrovie Group have seized this plan as an opportunity in line with the pillar of internationalisation that Renato Mazzoncini, past CEO of FS, has included among the priorities of the industrial business plan leading to 2026. CRSCD technicians have often been at the Italferr headquarters in Rome since

January, until the Chinese giant proposed a collaboration to the subsidiary FS for the construction of the Alexandria metro, and more specifically its design activities. Thanks to the Suez Canal, Egypt is one of the strategic African countries for Beijing, which is investing above all in infrastructure. Last October Byd, a giant in Shenzhen that is specialised in the production of batteries and electric vehicles (buses) that are sold throughout Europe, including Italy, was awarded a contract for the construction of a 128-kilometre monorail line. And the cooperation agreement between Italferr and CRSCD in Egypt is only a first step towards activities that extend throughout Africa, where the Italian company already has significant commissions in North and Central Africa. Italferr has been a forerunner in relations with Chinese industry for creating co-operation opportunities; it already began to show interest in the New Silk Road in 2015 when Car-

lo Carganico accompanied Paolo Gentiloni, the then-Foreign Minister, to visit the Chinese capital. Their synergy based on the assumption of effective reciprocity will allow Italferr to expand its international presence in those countries where China wants to bring funding and quality to its projects. The Italian engineering company boasts a highly respected track record, especially in the construction of metros, where it was among the first in the world to apply advanced design systems such as BIM, or the building information model, used in the Doha metro project in Qatar. Another strategic country involved in the Belt&Road Initiative is Iran, where the Chinese are working on projects for high-speed trains, and where Italferr is waiting to open a construction site as the main contractor for the high-speed line of about 100 kilometres between Qom and Arak; the contract has been stopped by problems with American sanctions.

TESTIMONIALS/THE AMBASSADORS

Here are the opportunities in the Stan countries

«China's role and its investments in Kazakhstan are strongly growing and the governments of Astana and Beijing are committed to harmonising and integrating the Kazakh infrastructural modernisation project Nurly Zhol and the Belt&Road Initiative». Pasquale D'Avino has just been nominated Italy's mission director in Astana, and has perfectly grasped the situation. It would be almost impossible to ignore the progress that the most important Stan countries have made in the last five years, at least in terms of size considering their 2.7 million square kilometres, which is more than half of the European Union, but with only 17 million inhabitants: 20 billion dollars have been invested for the modernisation of roads, railways and civil works. «The reconstruction of over 4,000 kilometres of roads is expected and great importance is given to the development of the port facilities on the Caspian Sea, in Aktau and Kuryk, the western gate of the country, which corresponds to the eastern terminal with the Khorgos land border with China, a fundamental junction along the New Silk Roads». To encourage Italian companies' entry into this market, which will be strategic for quite some time and where Eni is heavily involved in the exploitation of two large oil and gas reserves, CDP Equity, the strategic investment arm of Cassa Depositi e Prestiti, made a first move by signing a co-investment agreement with the local sovereign fund Samruk Kazyna, which has assets worth 67 billion dollars and controls several operating companies in the country. «The construc-

tion of new plants is planned for the production of components for oil & gas and the distribution of food and agriculture 4.0», the CEO of CDP Equity Guido Rivolta said. Inalca of the Cremonini Group is in pole position in this regard, as it is developing two distribution platforms in Astana and Almaty, in addition to the Trevi Group.

Great emphasis is put on the energy sector and transport infrastructure, gas pipelines and power lines, but also on logistics services in Turkmenistan, where Diego Ungaro, who has been ambassador to Ashgabat for just over a year, carefully follows the government's actions relating to the implementation of the so-called Lapislazuli corridor, a commercial agreement reached after three years of discussion with neighbouring countries. «We seek to facilitate agreements for transit and the increase of trade between Afghanistan and Turkmenistan on the eastern side of the Caspian, and Azerbaijan, Georgia and Turkey on the western side, reducing transit barriers, supporting trade and, ultimately, fostering the region's greater integration with the rest of the world», Ungaro explained to MF. The new corridor will connect the involved countries by road, rail and sea to help increase the trade volumes in Central Asia, linking it - across the Caucasus - to the Balkans and Central Europe, thus connecting South Asia and Europe. Last April a project was awarded for an important motorway that will cross the country from east to west and will require the intervention of sub-contractors. The liberalisation

of the foreign exchange policy last September was the launching pad that triggered the start of collaboration and production agreements in Uzbekistan with some of the automotive sector's major international industrial groups, which added to the consolidated presence of General Motors in the country. «The new season the country is experiencing makes me optimistic about the development of bilateral relations with Italy, facilitated by many complementary aspects and similarities», Andrea Bertozzi, ambassador to Tashkent since August 2016, explained to MF. He continued, «The Uzbeks are asking for Italian machinery and plants with high technological content; on the other hand, the backbone of the two economies is basically constituted by small and medium-sized enterprises». In recent months the embassy in Tashkent has noted growing mutual interest in partnerships and collaborations in textiles and agri-food, as well as in chemistry, oil & gas, transport and construction. «In addition to tourism, which has become one of this country's strategic development priorities», added Bertozzi, who has insisted on the strategic role of the country. «The government wants to fully exploit the country's historical role as a fulcrum between the East and West by strengthening and upgrading its railway and road infrastructure. They look to the south to reach the ports of Pakistan and Iran, to the Gulf to reach Oman and proceed towards Europe, through the Caspian, the Caucasus and Turkey, and of course to China and Russia», concluded Bertozzi.

Lungo la BRI online:

SARÀ DISPONIBILE A QUESTO INDIRIZZO UN SERVIZIO INFORMATIVO SULLE OPPORTUNITÀ DI BUSINESS IN CINA E NEI PAESI INTERESSATI DALLA VIA DELLA SETA, CON DIVERSE OPZIONI DI CONSULENZA PER LE IMPRESE INTERESSATE AL MERCATO CINESE



1 La homepage

Xinhua Silk Road, lanciata nel 2015, è una piattaforma informativa che offre anche consulenza finanziaria e analisi approfondita di think tank a tutti i partecipanti al progetto Belt and Road

新华丝路网于2015年推出, 是一个通过在线门户网站, 为“一带一路”项目的所有参与者提供财务咨询和智库意见的信息平台。此处为该门户网站主页。

Launched in 2015, Xinhua Silk Road is an information platform that offers financial advice and think-tank convergence to all participants in the Belt & Road Initiative

2 Gli approfondimenti

I sottomenù della homepage offrono un reale approfondimento dei temi indicati nel titolo, suddiviso in semplici opzioni per orientare meglio la scelta. Così nel capitolo Politics & Economy, si può scegliere la sezione sulla politica istituzionale, quella dedicata ai temi economici e una terza allo sviluppo delle relazioni internazionali

主页上的子菜单, 针对标题上指示的主题, 进行更加深入的阐述: 简单的板块分布, 以便更好地进行选择。比如, 在“政治与经济”板块, 您可以选择关于制度政策的部分, 专门讨论经济问题的部分, 以及关于国际关系发展的第三部分

The sub-menus of the homepage offer more in-depth information on the topics indicated in the title, divided into simple options to better guide choices. For example in the Politics & Economy chapter, visitors can choose the section on institutional policy, the section dedicated to economic issues or a third section focusing on the development of international relations.

3 I servizi in abbonamento

I servizi agli abbonati comprendono l'accesso al database di Xinhua, a sua volta diviso in quattro database secondari: dati macro e micro sull'economia cinese e sui paesi coinvolti nella Bri, approfondite informazioni finanziarie sulle società cinesi quotate in borsa, l'elenco e le anticipazioni sui progetti Bri sia in Cina, sia nei paesi terzi, report sulle regioni cinesi e le opportunità di business divisi per settori e geografia.

以下列出的订阅服务包括访问新华丝路数据库, 其中包括四个二级数据库: 中国以及“一带一路”沿线国家经济的宏观和微观数据, 关于中国上市公司的深入财务信息, 中国和第三国的“一带一路”倡议项目的清单和进展情况, 依据地理区域划分的中国地区和商业机遇报告。更多内容包括访问“一带一路”每周更新的内容, 计划活动, 特别内容和中国经济行业、逐个部门更新的最终数据

Subscribers will find a list of services which include access to the Xinhua database, which includes four secondary databases: macro and micro data on the Chinese economy and the countries involved in the B&RI, in-depth financial information on listed Chinese companies, the list and advances relating to B&RI projects both in China and in third countries, reports on the Chinese regions and business opportunities

4 Chinese Companies Inquiry System

Il Chinese Companies Inquiry System, consente di accedere alle informazioni base, capitale sociale, rappresentante aziendale, azionisti, data di fondazione, filiali e situazione economica, di oltre 80 milioni di aziende cinesi

中国企业信息查询系统, 由新华丝路网开发, 允许访问8000多万家中国企业的信息, 如注册信息, 法人代表, 股东, 成立日期, 分支机构和投资环境。

The Chinese Companies Inquiry System developed by Xinhua Silk Road provides access to key information concerning over 80 million Chinese companies, such as share capital, company representative, shareholders, foundation date, branches and investment conditions.

69

BRI soon online: www.classxhsilkroad.it

The platform www.classxhsilkroad.it is created by Class Editori in collaboration with Xinhua News Agency, the biggest state-run Chinese multimedia group. It provides information, big data, online/offline analysis and consultancy, allowing both small and large companies to join the biggest project ever conceived, the Belt and Road Initiative. The platform's basic information system is illustrated in the following pages. It is provided by CEIS, or China Economic Information Service, one of the leading providers of economic information services in China, with 30 branches throughout the country. The

company is part of the Xinhua News Agency. In 2015, Xinhua decided to reorganise its economic information service facilities and resources for faster and greater development. After the restructuring, the economic information service has become a strategic development focus of the entire agency's business. Reorganised in this way, the CEIS is responsible for Xinhua's economic information collection, information product development, marketing and customer service by combining the resource advantages of the national news agency with corporate operating advantages created through reform. Its aim is to use the Internet and satellite service to

offer news and practical information on several fronts, ranging from the Chinese economy to government policies and regulations, from foreign investments to capital flows, and the most recent data on the progress of the Belt & Road Initiative. With 30-50 new articles provided every day from Monday to Friday, the service is a valuable tool that has allowed foreign readers to access precise and timely information on the economic and industrial development of China and the Belt & Road Initiative. Based on this data, Xinhua Silk Road's mission is to help the Chinese companies go global and the foreign companies come into China and participate in the B&RI.



I servizi di Silk Road Information Service

Oltre alla piattaforma informativa illustrata nella pagina precedente, Silk Road Information Service di Xinhua gestisce altri quattro servizi evidenziati nell'infografica qui accanto.

新华丝路网信息服务除了管理信息平台, 还提供上一页说明的其他四项服务, 在下面的信息图中突出显示, 一些线上服务, 另一些线下服务, 包括财务咨询和智库意见。

Xinhua's Silk Road Information Service manages four other services, highlighted in the diagram. Some are online and others are offline.



La banca dati

La banca dati Xinhua Silk Road Database è disponibile sul sito www.xhsilkroad.com e offre notizie e ricerche prodotte dal Servizio di Informazioni Xinhua Silk Road.

新华丝路数据库可在www.xhsilkroad.com网站上获取, 包括四个主要的二级数据库, 以及新华丝路信息服务制作的另外两份新闻和研究报告。

The Xinhua Silk Road Database is available at www.xhsilkroad.com as well as news and research databases produced by the Xinhua Silk Road Information Service.



新华社关于“一带一路”的线上和线下信息系统由CEIS提供, CEIS是该集团公司的全资子公司, 是中国领先的经济信息服务提供商之一, 在全国拥有30家分支机构。Ceis已在2015-2016年度进行了重组, 如今它已经构成了经济信息服务相关活动的发展基石。

Xinhua's online and offline information system on Bri is provided by CEIS, one of the leading providers of economic information services in China with 30 branches across the country.

China Economic Information Service (CEIS)

L'apparato informativo, online e offline, di Xinhua sulla Belt & Road è fornito dal Ceis, società interamente di proprietà dell'agenzia, uno dei principali fornitori di servizi di informazione economica in Cina con 30 filiali in tutto il paese. Il Ceis è stato riorganizzato nel 2015-2016 e oggi costituisce una pietra angolare nello sviluppo dell'attività relativa ai servizi di informazione economica e segna il completamento della riorganizzazione delle attività del servizio di informazione economica di Xinhua e il punto di partenza per la gestione integrata.





Servizi di consulenza alle imprese

L'Information service di Xinhua si occupa della raccolta di informazioni economiche, dei servizi di marketing e assistenza clienti, unendo i vantaggi garantiti dalle risorse dell'agenzia di stampa nazionale ai vantaggi operativi per le aziende creati grazie all'apertura del mercato cinese

中国经济信息社将国家通讯社的资源优势与改革带来的市场化优势相结合，负责新华社经济信息采集、市场营销和用户服务工作。

Xinhua Information service is responsible for the collection of economic information, marketing services and customer support, thereby combining the benefits guaranteed by the national press agency's resources with the operational opportunities offered by the reforms.

I country report

rappresentano gli approfondimenti necessari per affrontare l'attività nei paesi toccati dalla Bri, di cui delineano aspetti politici e normativi, le previsioni di sviluppo economico ma anche tradizioni e riferimenti culturali

包含了“一带一路”倡议下在各国开展活动所必需的深入研究。其中不仅涵盖了政策和法规方面以及经济发展的预测，还涉及文化传统和文化参考，以便能够在最佳条件下互动开展合作计划。

Offer the the political and regulatory aspects and economic development forecasts, but also cultural traditions and references for addressing activities in the countries affected by the B&RI



Per i Thinktank

La banca dati secondaria Indicatore Economico fornisce statistiche sulla macroeconomia e sull'economia locale cinese, statistiche doganali e dati macro e microeconomici di 59 paesi che si trovano lungo il percorso interessato dal progetto Belt and Road.

二级经济指标数据库提供有关中国宏观经济和当地经济的统计数据，以及“一带一路”沿线59个国家的海关统计数据、宏观和微观经济数据。

The secondary Economic Indicator Database provides statistics on macroeconomics and the local Chinese economy, customs statistics and macro and micro economic data from countries along the path of the Bri

Per le aziende

La banca dati secondaria Aziende contiene i dati relativi alle posizioni creditizie delle aziende cinesi, l'elenco delle aziende straniere qualificate in Cina, i rapporti finanziari delle società quotate in Cina e i profili e le attività di M&A

二级企业数据库提供包含中国企业信用状况数据，中国境内合格的外国企业名单，中国上市公司财务报告以及概况，对“一带一路”项目涉及的企业并购活动（合并和收购）。

The secondary Business Database contains data on the credit positions of Chinese companies, the list of qualified foreign companies in China, the financial reports of companies listed in China and the M&A



Per i professionisti

La banca dati secondaria delle leggi e dei regolamenti fornisce indicazioni sulle leggi e i regolamenti cinesi e dei 59 paesi interessati dal percorso del progetto Belt and Road e i relativi trattati o accordi sottoscritti da questi stessi paesi.

二级法律法规数据库提供有关中国法律法规的信息，和“一带一路”沿线59个国家的法律法规信息以及与这些国家签署的相关条约或协定。

The secondary database of laws and regulations provides guidance on the laws and regulations of China and the 59 countries affected by the Bri and relative treaties or agreements signed by these same countries.

Network e accoglienza, il binomio vincente

L'AEROPORTO DI ROMA-FIUMICINO È IL PRIMO SCALO EUROPEO, INSIEME A FRANCOFORTE PER I COLLEGAMENTI ALLA CINA, TAIWAN E HONG KONG INCLUSE. RAGGIUNTO UN BUON LIVELLO DI EFFICIENZA, ORA PUNTA AD INGRANDIRSI CREANDO UNA BUSINESS CITY

di Francesco Bisozzi



All'aeroporto Leonardo da Vinci di Roma la Belt and Road ha già messo le ali. Lo confermano i numeri del gruppo Adr, la società che gestisce gli scali della Capitale, Fiumicino e Ciampino. Nel 2017 sono stati 750 mila i passeggeri trasportati dai vettori che collegano la città eterna con Greater China, il 10% in più rispetto al 2016. Cresce anche il traffico merci, a quota 30 mila tonnellate su queste direttrici di traffico con un incremento del 30% rispetto al 2016. Sono numeri che hanno superato tutte le previsioni e che si spiegano, in prima battuta, con l'ampiezza dei collegamenti tra Roma e l'ex Celeste impero. «L'aeroporto di Fiumicino è, insieme a quello di Francoforte, il primo scalo in Europa in termini di numero di città direttamente connesse con la Greater China», ha spiegato Fausto Palombelli, chief commercial officer del gruppo Adr. E il trend è destinato ad aumentare. «Con l'inaugurazione di un nuovo volo Roma-Canton, città con cui Adr aveva precedentemente siglato un memorandum d'intesa, operato da China Southern, il traffico passeggeri aumenterà ulteriormente nei prossimi mesi», ha previsto Palombelli. E altri passeggeri potrebbero arrivare dallo scalo di Kunming,

capitale della provincia dello Yunnan, e da Xiamen, nella provincia del Fujian, due delle principali metropoli di seconda fascia della Cina continentale, con cui Adr ha sottoscritto recentemente due memorandum d'intesa. Tra l'altro Xiamen è anche hub di riferimento di Xiamen Air, il primo vettore in Cina per puntualità e più volte premiato per l'elevata qualità del servizio offerto.

Accanto alla rete c'è un'altra ragione che sta alla base dei risultati dell'aeroporto di Roma. «Per il turista cinese che viaggia in Europa atterrare a Roma o a Berlino non fa molta differenza: la sola cosa che conta per lui è il modo in cui viene accolto», ha aggiunto il manager. Il miglioramento della qualità dei servizi erogati ai passeggeri, è testimoniato dai riconoscimenti ricevuti in questi anni dall'hub romano, confermati, recentemente, dal Best Airport Award 2018 assegnato allo scalo romano dall'AcI, Airport Council International. Lo stesso AcI, che misura la qualità percepita dai passeggeri in oltre 250 aeroporti in tutto il mondo, ha classificato il Leonardo da Vinci al primo posto tra i grandi aeroporti europei. La britannica Skytrax, che valuta compagnie e aeroporti, gli ha appena assegnato il premio

L'area di imbarco E, destinata anche ad accogliere i passeggeri cinesi in partenza da Roma, è considerata dal management il salto di qualità che ha consentito al Leonardo da Vinci di conquistare riconoscimenti internazionali: è uno spazio di 10 mila metri quadrati dedicati allo shopping e alla ristorazione di alto livello

管理部门认为用来接待从罗马出发的中国旅客的E登机区和其商业区让菲乌米奇诺机场产生了质的飞跃,使其获得国际奖项;该区域拥有1万多平方米的购物餐饮场所。



发达网络和热情服务的完美结合

罗马机场集团的数据证实，“一带一路”倡议为罗马列奥纳多·达芬奇机场（即：菲乌米奇诺机场）插上了腾飞的翅膀。该集团旗下有两大首都机场，即菲乌米奇诺（Fiumicino）机场（列奥纳多·达芬奇机场）和钱皮诺（Ciampino）机场。2017年，途经列奥纳多·达芬奇机场并往返于罗马与大中华区的客流量高达75万人次，较2016年增加了10%。同时，此航线的货运量也有所增加，达到3万吨，较2016年增加了30%。这些数据均超出预期，首先得益于罗马与中国各地之间的频繁往来。“乌米奇诺机场同法兰克福机场一样，就直接连接大中华区的城市数量而言在欧洲排名第一。”罗马机场集团首席商务官福斯托·巴隆贝利（Fausto Palombelli）解释道：“这种趋势必然会上涨。”“罗马机场已和广州签署谅解备忘录，随着由中国南方航空公司（China Southern）承运的罗马—广州新航线的开通，未来几个月的客运量有望进一步增加”，巴隆贝利预测道。另外，位于云南省的昆明机场和福建省的厦门机场也分别与罗马机场签署了谅解备忘录，作为中国两大二线城市，昆明和厦门未来也将承担来自意大利的旅客分流任务。厦门还是厦门航空公司（Xiamen Air）在国内的枢纽。厦门航空在行业内准点率较高，曾多次因高质量服务而获奖。罗马机场的成功，除了得益于发达的网络，还有另一个重要原因。“游客到欧洲旅行的着陆地点，无论是罗马或者柏林，机场的服务将是游客们考虑的首要因素”，机场经理强调道。近年来罗马机场所获得的认

可和荣誉，尤其是最近荣获国际机场协会颁发的2018最佳机场奖，更加证明了罗马机场的服务质量，尤其是面向来自北京及其周边地区旅客服务质量的提升。国际机场理事会（Airport Council International）衡量了全球250多个机场的乘客对于服务质量感受，在其制定的排名中，列奥纳多·达芬奇机场在欧洲主要机场中位列第一。斯卡特瑞克（Skytrax），一家评估企业和机场的英国公司，刚刚授予罗马机场“全球飞跃进步机场奖”奖。机场的管理层认为，新的E登机区及其对应商业设施（即专供中国乘客从罗马出发的航站楼）的开通将是该机场服务方面质的飞跃，这一举措使列奥纳多·达芬奇机场在各大排名中名次上升。该登机区的规模独一无二，拥有10000平方米专供乘客购物餐饮区，还拥有50家最棒的意大利和国外时尚品牌商店，以及海恩斯·贝克（Heinz Beck）的米其林星级餐厅阿提密（Attimi）。菲乌米奇诺机场下一步将打造一个每年接纳多达5000万名乘客的枢纽中心，其中包括一个位于国际枢纽码头旁的创新独特管理中心。由罗马机场设计并打造的罗马菲乌米奇诺商业城（Business City of Rome Fiumicino）将为各公司、孵化器、初创企业以及意大利和外国专业人士提供服务和创新环境，以便他们管理业务。该商业城包含一个由七座大楼构成的商业中心，提供可满足多方位需求的工作空间，还包含一个会议中心和两家新酒店，计划在罗马为意大利全国会议市场树立新的参考标准。





Antonio Catricalà

Classe 1952, è presidente di ADR dal 2015. Avvocato, romano, ha alle spalle una lunga carriera nella pubblica amministrazione, con incarichi di crescente importanza. Dal 2006 al 2014 è stato presidente di sezione del Consiglio di Stato. È stato presidente dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato, sottosegretario alla Presidenza del Consiglio dei Ministri e vice ministro dello Sviluppo Economico. Ha insegnato a lungo in varie università di Roma, diritto civile e tributario.

Antonio Catricalà,出生于1952年,自2015年起出任罗马机场集团的总裁。他是一位律师,罗马人,长期为政府机关工作,担任的职务越来越重要。从2006年到2014年担任意大利国务院部门主任。曾担任竞争与市场管理局局长,国务院次国务卿和经济发展部副部长。还在罗马多所大学教了多年的民法和税法。



Ugo de Carolis

romano, 53 anni, è ceo di ADR. Ha lavorato in Procter&Gamble, poi in General Electric, nel settore servizi, quindi dal 2003 nel gruppo Fiat. Nel 2007, si è trasferito a Chicago per conto di CNH, macchine agricole e macchine movimento terra, del gruppo Fiat. Nel 2008 è entrato nel gruppo Autostrade per l'Italia, del gruppo Atlantia, da dove è passato in ADR.

雨果·德·卡罗利斯 (Ugo de Carolis) 罗马人, 53岁, 罗马机场集团首席执行官。曾在宝洁公司和通用电气的服务部门工作, 于2003年进入菲亚特集团。2007年, 代表菲亚特集团旗下CNH公司(一家专注农业机械和工程机械的工业集团)迁往芝加哥。2008年加入亚特兰特集团旗下意大利高速公路公司, 之后加入罗马机场集团。

“World's Most Improved Airport”. L'apertura dell'area di imbarco E e della sua area commerciale, che è anche quella destinata ad accogliere i passeggeri cinesi in partenza da Roma, è considerata dal management il salto di qualità che ha consentito al Leonardo da Vinci di scalare le classifiche. Si tratta di spazio unico nel suo genere, con più di 10 mila metri quadrati dedicati allo shopping e alla ristorazione, 50 punti vendita dai migliori brand della moda, italiani e non, al ristorante stellato Attimi di Heinz Beck. E in prospettiva ci sono i miglioramenti destinati a proiettare Fiumicino verso i 50 milioni di passeggeri all'anno, tra cui il piano per un centro direzionale innovativo, unico nel suo genere, collocato accanto ai terminal dell'hub internazionale. La Business City di Roma Fiumicino, progettata e realizzata da ADR, offrirà a imprese, incubatori, start up, professionisti italiani e stranieri, servizi e ambienti innovativi per gestire il proprio business. Sarà articolata in un business center di 7 edifici, con spazi di lavoro adatti a ogni esigenza, un centro congressi, due nuovi alberghi con l'obiettivo di creare a Roma un nuovo standard di riferimento nel mercato nazionale dei convegni.

A Welcome Chinese Airport

Il servizio più recente riguarda il lancio di un'app, disponibile anche in lingua cinese, che guida il passeggero all'interno dello scalo come un preciso accompagnatore virtuale, seguendolo passo dopo passo, dal check-in al cancello d'imbarco. Quello più apprezzato è il personal shopper mandarin speaking, personale di ADR che accompagna gratuitamente il cliente nei negozi dello scalo, organizza gli acquisti e ritira i prodotti prima della partenza. I personal shopper possono essere prenotati su WeChat, il social più utilizzato dai cinesi, sul quale ADR è presente dal 2017 con un account ufficiale allo scopo di promuovere l'hub e illustrare i servizi creati per i viaggiatori. Tra le iniziative che hanno permesso alla società di gestione di compiere un salto di qualità importante nell'accoglienza c'è la segnaletica informativa e commerciale dedicata nelle aree d'imbarco dei voli per la Cina, le informazioni in lingua sui monitor dei voli e le istruzioni in lingua ai controlli di sicurezza, il sito web disponibile in lingua cinese con informazioni di servizio e la realizzazione di eventi in aeroporto in occasione di importanti festività come il capodanno cinese. L'accettazione come sistema di pagamento delle carte di credito UnionPay, molto diffuse in Cina, e l'adozione negli store di Fiumicino di Alipay, la piattaforma lanciata dal colosso dell'e-commerce Alibaba, per i pagamenti online con i dispositivi smart, hanno facilitato molto gli acquisti. È grazie alla

progressiva introduzione di questi servizi che già nel 2014 Fiumicino è stato uno dei primi aeroporti al mondo a essere stato accreditato come Welcome Chinese Airport.

一家对中国人友好的机场

机场最新推出一款配有中文版的应用软件, 利用精准的虚拟向导, 为旅客提供从办理登机手续到登机口的一系列引导服务。不仅如此, 机场内专设中文私人导购, 由罗马机场集团的工作人员免费陪伴旅客在机场商店内购物、组织购买并在离开前提取商品。私人导购还可通过微信——中国应用最广泛的社交软件预约。此外, 2017年罗马机场集团创建了官方微信公众号, 用以宣传和推广罗马机场, 并向旅客说明机场的各项创新服务。除上述举措之外, 集团还实行了一系列其他创新举措, 得以在接待服务上实现了质的飞跃, 比如: 在飞往中国的航班登机区设立中文信息和商业指示牌; 航班信息显示屏上提供中文信息、安全检查中设置中文说明; 提供中文服务信息的官方网站以及在春节等重要节日时举办各种活动。另外, 接受在中国普遍使用的银联信用卡支付系统, 以及阿里巴巴集团推出的支付宝智能设备在线支付平台, 极大便利了中国消费者在机场商店内购物。正是由于这些服务的逐步推出, 使得罗马菲乌米奇诺机场2014年便已成为世界首批经认可的“对中国人友好的机场”之一。



Networks and hospitality, the winning combination

The Belt and Road Initiative has already spread its wings at Leonardo da Vinci Airport in Rome, a fact confirmed by the figures of the ADR Group, the company that manages the capital's airports of Fiumicino and Ciampino. In 2017, 750,000 passengers passed through the airport that connects the Eternal City with Greater China, up 10% from 2016. Cargo traffic is also increasing, reaching 30,000 tons on these traffic routes: 30% growth compared to 2016. These figures have exceeded all the forecasts and can be firstly explained by the breadth of connections between Rome and China. "Fiumicino

Airport is, together with that of Frankfurt, the first airport in Europe in terms of the number of cities directly connected to Greater China, "explained Fausto Palombelli, Chief Commercial Officer of the ADR Group. And the trend is destined to increase. "With the inauguration of a new China Southern-run Rome-Canton flight, the city with which ADR had previously signed a memorandum of understanding, passenger traffic will further increase in the coming months", Palombelli predicted. And other passengers will arrive from the airport of Kunming, capital of the Yunnan province, and from Xiamen in the province of Fujian,

two of the main second-tier cities of mainland China with which ADR has recently signed two memoranda of understanding. Xiamen is also the domestic hub of Xiamen Air, which is known for punctuality and has been awarded several times for its high-quality services.

This network is flanked by another explanation for the successes of the Rome airport. "When travelling to Europe, Chinese tourists are not concerned with whether they land in Rome or Berlin: the only thing that they consider important is how they are welcomed", added the manager. The improvement in the quality of the services provided to passengers, is testified by the awards the Roman hub has received in recent years. In the ranking drawn up by the Airport Council International - the international association that measures the quality perceived by passengers in over 250 airports worldwide - Leonardo da Vinci is ranked first among the major European airports. The British company Skytrax that evaluates companies and airports has just awarded it the "World's Most Improved Airport" award. The opening of the new boarding area E and its commercial counterpart, which is the terminal earmarked for Chinese passengers departing from Rome, is considered by management as a leap in quality that has allowed Leonardo da Vinci Airport to climb the rankings. It is a one of a kind area, with more than 10,000 square metres dedicated to shopping and dining, 50 shops of the best Italian and foreign fashion brands, as well as Heinz Beck's Michelin-starred restaurant Attimi. And there are planned improvements which will project Fiumicino up to 50 million passengers a year, including a plan for an innovative, unique management centre located next to the terminals of the international hub. The Business City of Rome Fiumicino designed and created by ADR will offer companies, incubators, start-ups and Italian and foreign professionals services and innovative environments for managing their business. It will be divided into a business centre of seven buildings, with work spaces suited for every need, a convention centre and two new hotels, with the aim of creating a new reference standard in Rome within the national conference market.



Grazie alla progressiva introduzione di servizi dedicati ai viaggiatori cinesi già nel 2014 Fiumicino è stato uno dei primi aeroporti al mondo a essere stato accreditato come Welcome Chinese Airport. Qui sopra le personal shopper cinese speaking e l'informazione in doppia lingua

得益于针对中国旅客的服务的逐步推出，菲乌米奇诺机场在2014年就被评为全球最先欢迎中国的机场之一。上图为会说中文的个人购物助理和双语信息。

Sull'autostrada che unisce l'Eurasia

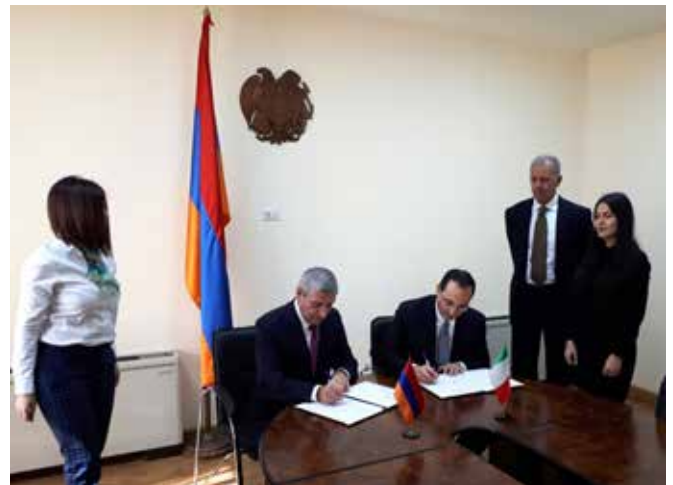
UNO DEI PROGETTI PIÙ VISIONARI DELLE NUOVE VIE DELLA SETA È LA COSTRUZIONE DI UNA RETE MULTIMODALE LUNGA 7 MILA CHILOMETRI CHE DALL'INDIA RAGGIUNGERÀ L'EUROPA. MA LE PRIME TRATTE SONO GIÀ SUI TAVOLI DEI TECNICI E QUALCHE GARA STA PARTENDO

di Francesco Bisozzi

La società guidata dal ceo Gianni Vittorio Armani oggi è in condizione di rafforzare la propria posizione sui mercati esteri grazie alla spinta di un gruppo industriale e finanziario che ha numeri da leader. L'integrazione del gestore pubblico delle strade e autostrade italiane nel gruppo che progetta, costruisce e gestisce le ferrovie, processo in corso che potrebbe essere ridiscusso dal nuovo governo italiano, ha per ora dato vita al primo polo nell'ingegneria dei trasporti pubblici in Europa, con una rete di 44 mila chilometri, un capitale investito di 50 miliardi di euro, un fatturato stimato per il 2018 di 11,2 miliardi e una prospettiva di investimenti di 108 miliardi in dieci anni, con una forte proiezione sui mercati internazionali. «Tra le più importanti attività di Anas International Enterprise, la controllata di Anas per il mercato estero, abbiamo in corso business in paesi di rilevanza strategica, l'India e la Russia, oltre che nell'area dei Balcani e del Caucaso», ha spiegato Armani. Per moltiplicare le opportunità di crescita Anas guarda con particolare attenzione ai paesi che verranno attraversati dai

crescenti flussi di scambi est-ovest, toccando Medio-Oriente e Africa, le Nuove Vie della Seta. Una delle opere emblematiche di questa vasta porzione del globo è la costruzione di una rete multimodale lunga oltre 7 mila chilometri che dall'India raggiungerà l'Europa, l'International North-South Transport Corridor. Si tratta di un corridoio ad alta valenza strategica per le comunicazioni stradali tra l'Europa e l'Asia, che si sviluppa nel punto nevralgico di intersezione tra i due continenti. In Armenia, tra Sisian a Agarak, vicino al confine con l'Iran, Anas International Enterprise costruirà e gestirà un importante tratto di questa nuova Via della Seta, lungo circa 90 chilometri.

Il nuovo collegamento, per il quale è prevista la costruzione di 9 gallerie e 27 ponti, consentirà di accorciare gli attuali tempi di percorrenza di circa 3 ore. Per realizzarlo si è reso necessario un investimento di un miliardo di euro. Anche nella vicina Georgia, la società del gruppo Fs si è aggiudicata un'importante gara bandita dal ministero delle Infrastrutture e finanziata dall'Asian Development Bank. Il contratto, il cui valore rasenta 9 milioni di



La firma il 14 marzo scorso a Yerevan tra Armani e il Ministro armeno dei Trasporti dell'accordo che riconosce ad Aie il ruolo di Private Partner per la costruzione e gestione di una tratta del corridoio autostradale che attraversa l'Armenia dalla Georgia al confine con l'Iran. Accanto, la mappa delle attività estere di Anas e a destra le barriere d'ingresso dell'autostrada russa gestita da Anas

上图是3月14日Anas与亚美尼亚交通部长签署协议，承认Aie为私营合作伙伴，共同建设穿越亚美尼亚从格鲁吉亚直到伊朗的高速公路的一个路段。旁边则是Anas的国外业务分布图，右边是Anas管理的俄罗斯高速公路入口。



连接欧亚大陆的高速公路

得 益于领先工业和金融集团的大力推动，如今在首席执行官 (CEO) 詹尼·维托利奥·阿玛尼 (Gianni Vittorio Armani) 领导下的意大利国家公路管理公司拥有必要的发展条件，得以进一步加强其在国外市场的地位。意大利国家铁路集团从事意大利铁路的设计、建造和管理，随着意大利公路和高速公路公共运营商的加入，欧洲首个公共交通工程综合体就此形成，拥有44000公里的总体网络和500亿欧元投入资本，预计2018年营业额将达到112亿欧元，十年内预期投资额为1080亿欧元。最重要的是，这对国际市场影响很大。“我们正在印度、俄罗斯等战略重要国家以及巴尔干半岛和高加索地区开展业务，这对ANAS国际公司 (Anas International Enterprise) (意大利国家公路管理公司在国外市场的子公司) 来说是最重要的活动之一”，阿玛尼解释说。

为了寻求更多发展机会，意大利国家公路管理公司特别关注“一带一路”。“一带一路”连接起越来越多的东西方贸易，惠及中东和

非洲。一条超过7000公里的多式联运网络——国际南北运输走廊 (International North-South Transport Corridor) 将从印度修建至欧洲，成为全球最具标志性的工程之一。这条走廊对于欧洲和亚洲之间的陆上连接具有很高的战略价值，有利于位于两大洲交汇的中枢地区的发展。更具体地说，ANAS国际公司将在亚美尼亚 (Armenia) 境内与伊朗接壤的锡西安 (Sisian) 和阿加拉克 (Agarak) 之间建造和管理一条长约90公里的公路，该公路是“一带一路”沿线重要的一段。这条新通道的建设包含修建9条隧道和27座桥梁，建成之后，可将当前的旅行时间缩短3个小时左右。建成这条通道需要10亿欧元的投资。在附近的格鲁吉亚 (Georgia)，意大利国家铁路集团赢得了由基础设施部 (Ministry of Infrastructures) 发起，并由亚洲开发银行 (Asian Development Bank) 投资的重要招标。这份合同金额接近900万欧元，旨在根据格鲁吉亚基础设施发展计划研究并设计长达85公里的高速公路。该路线将覆盖任瓦利 (Zhinvali) 至纳塔克塔里 (Natakhtari) 的30公里长公路以及纳塔克塔里至鲁斯塔维 (Rustavi) 的55公里长公路。目前正在进行技术、环境、经济和财务方面的可行性研究。在俄罗斯，意大利国家公路管理公司、ANAS国际公司、俄罗斯高速公路国家公司 (Avtodor) 和俄罗斯直接投资基金 (RDIF) 于2017年5月签署了数份协议，并通过这些协议建立起永久性合作伙伴关系，旨在发展当地高速公路网络。ANAS国际公司已通过俄罗斯子公司 (Aie Rus) 获得道路投资公司 (Road Investment Company) 的多数股权。道路投资公司正负责建造顿河畔罗斯托夫 (Rostov-on-Don) 至克拉斯诺达尔 (Krasnodar) 段的228公里长高速公路，该公路是连接莫斯科和新罗西斯克 (Novorossiysk) 的M4高速公路的一部分。这条高速公路已经过现代化改造，并配备了技术系统。合同还涵盖了2018年中至2030年期间该公路的运营、维护及道路收费管理工作。工程总造价约1.1亿欧元，每年的运营和维护服务费用约为5000万欧元。





Ennio Cascetta

napoletano, classe 1953, è presidente di Anas da gennaio scorso e, dal 2017, della Metropolitana di Napoli. È professore ordinario di Pianificazione dei Sistemi di Trasporto presso l'Università Federico II di Napoli, e docente presso il Massachusetts Institute of Technology (MIT) di Cambridge (Usa) nonché autore di testi accademici, di numerosi volumi e di oltre 150 lavori pubblicati a livello internazionale

埃尼奥·卡瑟塔 (Ennio Cascetta) 那不勒斯人, 出生于1953年, 自去年一月起担任 ANAS 集团总裁, 且从2017年兼任那不勒斯地铁集团总裁。埃尼奥 (Ennio) 先生还是那不勒斯费德里克二世大学交通系统规划课程正式教授, 美国剑桥市麻省理工大学 (MIT) 讲师, 著有多篇学术文章及书籍, 并已在国际上发表了超150部作品。



Gianni Vittorio Armani

è ceo di Anas da maggio 2015, dopo essere stato per 10 anni al vertice di Terna Rete Italia, la società di distribuzione di energia elettrica, che gestisce 60.000 km di linee elettriche alta tensione, 400 milioni di euro di fatturato e 1 miliardo di investimenti. In passato ha lavorato per il Grtn, gestore della rete elettrica, e per cinque anni alla McKinsey

詹尼·维托利奥·阿玛尼 (Gianni Vittorio Armani)

2015年5月起担任ANAS集团首席执行官。曾在意大利知名配电公司特尔纳 (Terna Rete Italia) 高层任职10年, 该配电公司管理着60000千米的高压电线, 拥有着4亿欧元的营业额和10亿欧元的投资。此前曾就职于电网运营商GRTN公司, 并在麦肯锡工作过5年。

euro, prevede lo studio e la progettazione di 85 chilometri di autostrada nell'ambito del piano di sviluppo infrastrutturale. Il tracciato coprirà la tratta che va da Zhinvali a Natakhtari (30 km) e quella che va da Natakhtari a Rustavi (55 km) sulla base delle analisi di fattibilità tecnica, ambientale, economica e finanziaria in corso.

Ben più consistenti dal punto di vista economico sono gli accordi sottoscritti in Russia, un anno fa, con l'Agenzia russa per le autostrade Avtodor e il fondo d'investimenti russo Rdif, che hanno dato il via a un partenariato permanente finalizzato allo sviluppo della rete autostradale locale. La Road Investment Company, di cui Aie ha acquisito il pacchetto di maggioranza attraverso la controllata russa, si sta occupando della sezione autostradale tra Rostov sul Don e Krasnodar (228 km), parte dell'autostrada M4 che collega le città di Mosca e Novorossiysk. Il contratto prevede anche le attività di operation and maintenance e gestione dei pedaggi da metà 2018 al 2030. Il valore complessivo dei lavori è di 110 milioni di euro, mentre i servizi di operation and maintenance hanno un valore annuo di circa 50 milioni di euro.

E Aie punta su tre continenti

Anas International Enterprise (Aie) opera attualmente in 9 Paesi con 11 commesse attive. Al 31 marzo scorso, il valore del portafoglio lavori era pari a 687 milioni di euro, un valore destinato a crescere in maniera importante nei prossimi anni. Stando al recente piano industriale, entro il 2022 Aie investirà fino a 800 milioni di euro al fine di acquisire concessioni autostradali e attività di operation and maintenance di rilievo in giro per il mondo. In Grecia, per esempio, la società ha manifestato in più occasioni il proprio interesse per la privatizzazione dell'autostrada Egnatia, affidata alla società pubblica Egnatia Odos: Gianni Vittorio Armani, ceo di Anas, punta alla manutenzione e alla gestione dell'infrastruttura, che ha un'estensione di 900 chilometri, per una durata massima di 40 anni. In Serbia e Kosovo la nuova Anas targata FS guarda con interesse alla cosiddetta Autostrada della Pace tra Nis e Pristina. Mentre in Bosnia-Herzegovina esamina una possibile collaborazione nel completamento del Corridoio VC, che, connesso alla rete TEN (Trans European Network), prevede lo sviluppo sul territorio bosniaco di strade, autostrade, ferrovie, aeroporti e infrastrutture fluviali. In Asia gli interessi di Aie sono concentrati in India, attraverso Anas Tec Gulf Engineering, che punta a chiudere un accordo per la progettazione, costruzione e gestione del raccordo anulare di Amaravati, la nuova avveniristica capitale dello stato dell'Andhra Pradesh. In Africa le attività sono focalizzate sull'autostrada Transmaghrebina che attraverserà Mauritania, Marocco, Algeria, Tunisia e Libia. Sempre in Libia, l'Anas è titolare attraverso la controllata Pmc Mediterraneum del contratto per i servizi di project manage-

ment consulting per l'affidamento e la realizzazione dell'autostrada libica Ras Adjir-Emsaad, lunga 1.750 chilometri, che collegherà Tunisia ed Egitto.

AIE公司瞄准三块大陆

Anas International Enterprise (AIE) 公司目前在9个国家运营着11个项目。截至去年3月31日, 工程项目组合金额达6.87亿欧元, 而且这一金额在未来几年还会显著增长。根据近期的商业计划, 到2022年, AIE投资将高达8亿欧元, 用于在世界各地购买高速公路特许权, 并进行运营和维护。例如, 在希腊, 公司一再表现出对Egnatia高速公路私有化的兴趣, 目前这条公路委托国有企业Egnatia Odos公司管理经营。ANAS首席执行官詹尼·维托利奥·阿玛尼 (Gianni Vittorio Armani) 先生非常看好这条绵延900公里, 最长使用期限达40年之久的高速公路, 欲获得它的所有权和经营权。在塞尔维亚, 贴上FS集团标签的新ANAS公司饶有兴趣地瞄准尼斯 (Nis) 与普里什蒂纳 (Pristina) 之间的高速公路。而在波斯尼亚—黑塞哥维那地区, 公司审查了完成VC走廊上合作可能性, 欲将VC走廊连接TEN网络 (泛欧洲网络), 带动波斯尼亚境内道路、高速公路、铁路、机场和河流基础设施的联动发展。在亚洲, AIE将兴趣集中在印度, 希望通过Anas Tec Gulf Engineering公司, 在安得拉邦 (Andhra Pradesh) 新未来主义中心城市阿马拉瓦蒂 (Amaravati) 的环路设计、建造和管理上达成协议。在非洲, 公司将重点放在穿越毛里塔尼亚、摩洛哥、阿尔及利亚、突尼斯和利比亚的Transmaghrebine高速公路上。同样在利比亚, ANAS集团通过控股Pmc Mediterraneum公司, 签订了合同, 负责利比亚Ras Adjir-Emsaad高速公路项目的咨询管理、委托和建设, 这条公路预计长达1750公里, 将连接突尼斯与埃及。

On the highway through Eurasia

Today the company led by CEO Gianni Vittorio Armani has the necessary conditions to further strengthen its position on foreign markets. The integration of the public operator of Italian roads and motorways into the group that designs, builds and manages the Italian railways, process revised by the new Italian government, has created by now the first integrated pole of public transport engineers in Europe, with a total network of 44 thousand kilometres, 50 billion euros of invested capital, an estimated turnover of 11.2 billion euros for 2018 and an investment perspective of 108 billion euros over

ten years. Most importantly, this is strongly projected on the international markets. "Among the most important activities of Anas International Enterprise, ANAS's subsidiary for the foreign market, we have ongoing business in strategically significant countries such as India and Russia, as well as in the Balkans and the Caucasus", explained Armani. To multiply its growth opportunities, ANAS is especially focusing on the countries that will be crossed by the increasing flows of east-west trade, touching the Middle East and Africa: the Belt and Road. One of the emblematic works in this vast portion of the globe is the con-

struction of a multimodal network of over 7,000 kilometres that will reach Europe from India: the International North-South Transport Corridor. This corridor has a high strategic value for road connections between Europe and Asia, which develops in this central nervous system of the intersection between the two continents. More specifically, Anas International Enterprise will build and manage an important section of the Belt and Road of about 90 kilometres between Sisian and Agarak in Armenia, near the border with Iran. The new connection, which includes the construction of 9 tunnels and 27 bridges, will shorten the current travel time by approximately 3 hours. An investment of one billion euros was necessary to achieve this. In nearby Georgia, the FS Group company has instead won an important tender launched by the Ministry of Infrastructures and financed by the Asian Development Bank. The contract envisages the study and design of 85 kilometres of motorway within the context of the Georgia infrastructure development plan and is valued at close to 9 million euros. The route will cover the road from Zhinvali to Natakhtari (30 km) and from Natakhtari to Rustavi (55 km). A technical, environmental, economic and financial feasibility study is currently being carried out. In Russia agreements were signed in May 2017 between ANAS, Anas International Enterprise, the Russian motorway company Avtodor and the Russian investment fund RDIF which have secured a permanent partnership aimed at developing the local motorway network. Road Investment Company, of which Anas International Enterprise acquired the majority stake through the Russian subsidiary Aie Rus, is responsible for the motorway section between Rostov-on-Don and Krasnodar (228 km), which is part of the M4 motorway connecting Moscow and Novorossiysk. The motorway has undergone modernisation works and been equipped with technological systems. The contract also includes operations, maintenance and toll management activities from mid-2018 to 2030. The total value of the works amounts to 110 million euros, while the operation and maintenance services have an annual value of just under 50 million euros.



Con oltre 26 mila chilometri di strade gestite in Italia, di cui 335 raccordi autostradali e mille chilometri di autostrade, Anas vanta una capacità di costruzione e progettazione riconosciuta a livello internazionale

Anas在意大利管理超过2.6万公里的公路，其中包括335个高速公路收费站和1000公里的高速公路，其建设和设计能力受到全世界的认可。

Mediazioni e arbitrati, arrivano le regole

IN CINA È GIÀ STATA RICONOSCIUTA UNA SPECIFICA CAMERA DI MEDIAZIONE E ARBITRATO PER CHI OPERA SUI PROGETTI BRI. ORA OCCORRE REPLICARE IL MODELLO NEI PAESI TERZI SECONDO CRITERI OMOGENEI. BNRSC STA COORDINANDO IL LAVORO

di Franco Canevesio

Tempestività, confronto, adattamento e innovazione. Sono le parole chiave per avere un ruolo costruttivo lungo le nuove Vie della Seta secondo Angelo Bonissoni. Milanese, 59 anni, Bonissoni è uno di più noti consulenti italiani, managing partner di Cba, co-fondatore e vice presidente di Belt & Road Service Connection (Bnrsc), piattaforma di servizi costituita nel 2015 da studi legali di diverse nazionalità e associazioni di categoria cinesi volta a mettere a disposizione servizi di consulenza legale, fiscale, finanziaria, contabile, tecnologica a favore dei soggetti interessati

«STIAMO REALIZZANDO UN CODICE DI PRINCIPI DI CARATTERE INTERNAZIONALE, VOGLIAMO VEDERE COME PARLANO TRA LORO QUESTI DUE MONDI, EUROPA E CINA, O MEGLIO ANCORA, EURASIA»

a investire nella Bri. Bonissoni fa parte del board guidato da Wang Li, managing partner di DeHeng Law Offices, uno dei più grandi studi legali in Cina con 2.446 avvocati, 25 sedi nazionali e 5 nel mondo. Cba, attraverso il network di Bnrsc (vedere box), si confronta costantemente in una piattaforma sovranazionale per individuare i progetti e le iniziative nei vari paesi. «Organizziamo matchmeeting tra imprese

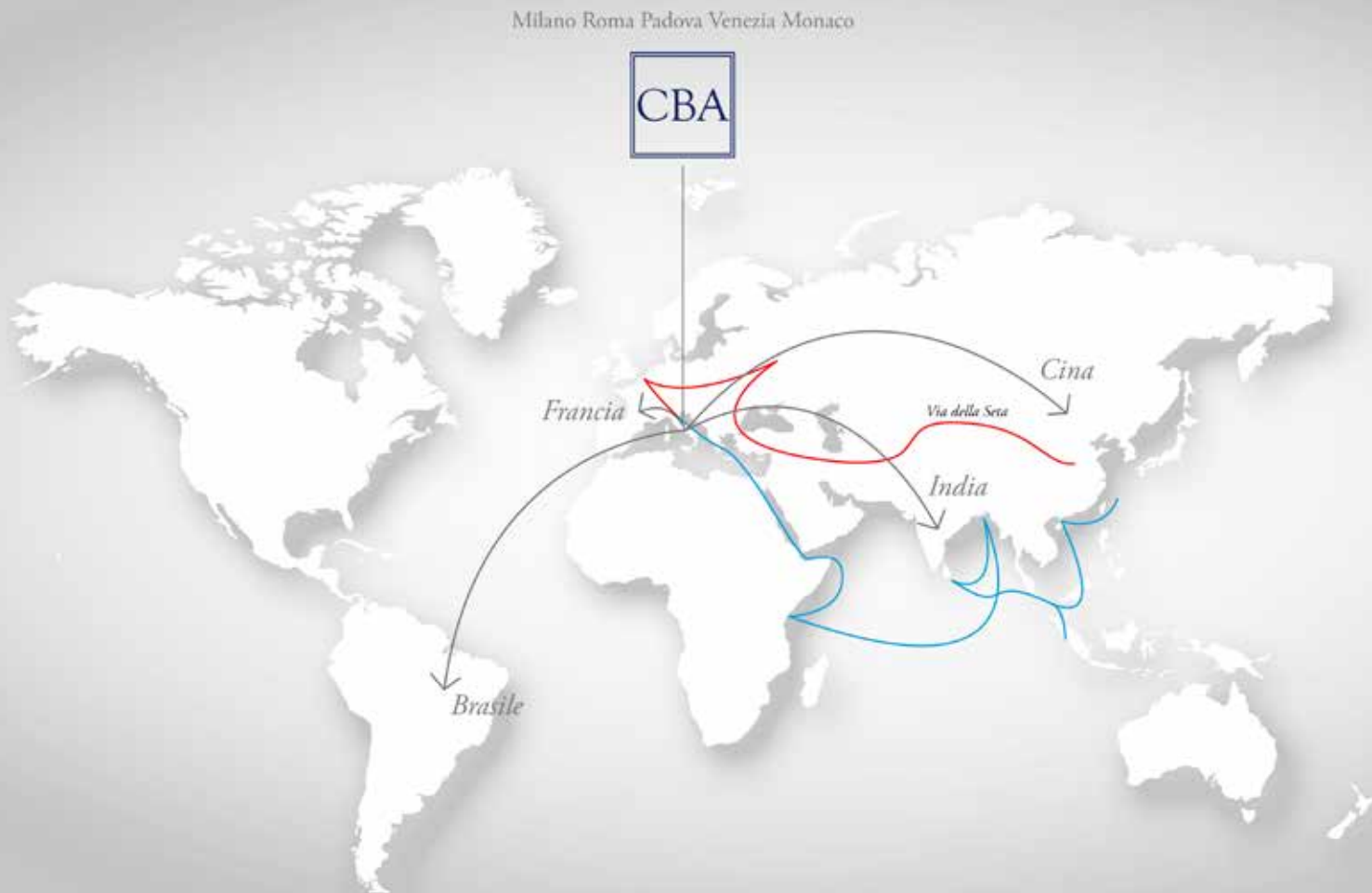


di diverse nazioni lungo la Via della Seta, per implementare e incoraggiare la condivisione delle numerose sinergie generate dal progetto Bri», ha spiegato Bonissoni, rientrato da Pechino dove nella seconda metà di maggio ha partecipato alla riunione annuale di Bnrsc, il cui obiettivo principale è codificare le regole di mediazione e arbitrato per le imprese che vogliono partecipare a Bri, in modo da prevenire o dirimere eventuali contenziosi.

Il progetto rappresenta, infatti, un nuovo sistema non basato sulle rigide regole tradizionali dei trattati e delle norme scritte, bensì su un insieme di rapporti e relazioni diplomatiche e commerciali, flessibili e pragmatiche e adattabili a seconda delle esigenze. «Per questo stiamo realizzando un codice di principi di carattere internazionale, vogliamo vedere come parlano tra loro questi due mondi, Europa e Cina, o meglio ancora, Eurasia. Ampliando il dialogo anche al Sud America, in particolare in Brasile. Quello che preme più di tutto, in questo momento, è stabilire le regole del gioco,» ha spiegato Bonissoni. «Su questo fronte Bnrsc ha già costituito e ottenuto il riconoscimento in Cina di una specifica camera di mediazione e arbitrato: ora occorrerà replicare il modello di tale piattaforma nei vari Paesi secondo criteri omogenei», ha spiegato. Durante l'ultimo dibattito, l'organizzazione guidata dal professionista italiano ha affrontato i temi connessi alla bancabilità dei progetti, soprattutto per quanto riguarda le opere infrastrutturali, caratterizzate dalla necessità di ingenti fondi e di coordi-

Angelo Bonissoni, 59 anni, è managing partner e fondatore, nel 1985, dello studio Cba. È specializzato nell'assistenza fiscale in operazioni di finanza straordinaria e ristrutturazione aziendale, e, in particolare, ha seguito le fasi di investimento e disinvestimento dei principali fondi di private equity nazionali ed internazionali

Angelo Bonissoni, 59岁, 是1985年成立的CBA律师事务所的合伙人兼创始人。专业从事于非常规财务操作和企业重组的税务援助, 尤其参与了国内外主要私募股权基金的投资和撤资阶段。



调解和仲裁, 规则制定

及时、比较、适应和创新, 安杰洛·博尼松尼 (Angelo Bonisconi) 表示, 这些是在“一带一路”上发挥建设性作用的关键。58岁的博尼松尼来自米兰, 是意大利最著名的会计师之一, 他也是CBA的执行合伙人。最重要的是, 他是“一带一路”服务机制 (BNRSC, Belt&Road Service Connection) 的创立人和副总裁。“一带一路”服务机制是由中国律师事务所和贸易协会以及不同国家的律师事务所于2015年成立的服务平台, 旨在为有兴趣投资“一带一路”倡议的人提供法律、税务、财务、会计和技术咨询服务。博尼松尼是以王丽 (Wang Li) 为首的理事会成员之一, 而王丽是德恒律师事务所 (DeHeng Law Offices) 的执行合伙人。德恒律师事务所是中国最大的律师事务所之一, 它拥有2446名律师、25个国内分所和5个国外分所。“一带一路”服务机制网络 (见附表) 一直在一个跨国平台上, 目的是为了确定各个国家的项目和倡议。“我们为来自‘一带一路’沿线不同国家的公司组织贸易洽谈会, 从而践行和鼓励对‘一带一路’倡议产生的众多协同效应的分享。”博尼松尼说, 2017年5月中旬他参加了在北京举办的“一带一路”国际合作高峰论坛, 随

后从北京返回。“就国家元首和政府首脑的出席情况以及所谈论的主题而言, 这是具有划时代意义的。”他强调说: “我们讨论了这项合作, 它在基础设施、商业、金融和文化方面涉及44亿人。”意大利CBA律师事务所和“一带一路”服务机制正在为希望参与“一带一路”倡议的公司编制仲裁规则, 用来预防或解决争端。该项目代表了一个新的制度, 它不是以严格的传统条约和书面规则为基础, 而是基于一系列灵活务实和适应需求的外交和商业关系。他说: “这就是我们以欧洲为整体来制定规则的原因。我们想看看这两个世界, 欧洲和中国, 或者说是欧亚大陆如何去对话。此时, 最重要的就是制定游戏规则。”编制过程中的第二个难题是通过实施标准化的机制来预防和解决争端。这一机制在调解和仲裁方面能够确保对同类和即刻的争端进行预防和管理。他说: “在这方面, ‘一带一路’服务机制已经在中国设立了一个专门的调解和仲裁商会并广受认可: 现在有必要按照标准在各个国家复制这一平台的模式。”在上一轮讨论中, 由意大利专业人士领导的组织讨论了与项目融资可行性有关的问题, 特别是在基础设施方面。基础设施项目的特点是需要大量资金和国家间协调, 并需要密切关注国家风险。博尼松尼表示: “中国已确认通过亚洲基础设施投资银行 (AIIB)、中国国家开发银行 (China Development Bank) 和丝路基金 (Silk Road Fund) 等银行和基金提供大量资金。”

namento tra gli Stati, con un occhio al rischio paese.

«La Cina ha confermato la messa a disposizione di ingenti risorse finanziarie tramite l'AIIB, l'Asian infrastructure investment bank, le banche e istituzioni specifivhr, la China Development Bank e il Silk road fund. Si parla di un ulteriore apporto da 14,5 miliardi di dollari,» ha rivelato Bonisconi. In questo contesto Cassa Depositi e Prestiti e China Development Bank hanno sottoscritto un memorandum d'intesa per la costituzione di un fondo da 100 milioni di euro a sostegno delle imprese italiane e cinesi, soprattutto Pmi, nel processo di internazionalizzazione. «Dovremmo dare più informazioni alle imprese italiane, interagendo con loro ovvero comunicando i progetti in corso e supportandole nelle varie fasi affinché possano parteciparvi. Anche mettendo a sistema le reti diplomatiche e commerciali italiane presenti all'estero,» ha osservato Bonisconi, «la qualità dei

prodotti italiani è estremamente ricercata e l'Italia rappresenta, storicamente e per sua natura, la porta di accesso al mercato europeo, non solo della Cina ma di tutti quei Paesi che si trovano sulla Via della Seta».

Potrebbero così nascere opportunità di operazioni crossborder, in particolare nel settore energy, con la realizzazione d'impianti per la produzione di energia e di opere infrastrutturali per ospedali, ferrovie, la depurazione e il recupero delle acque, operazioni a supporto al mercato agricolo, tutti settori in cui l'Italia eccelle nel mondo. Uno dei motivi dell'ancora scarsa partecipazione delle imprese italiane ai progetti Bri potrebbe essere la mancanza di finanziamenti, dal momento che le banche italiane sono estremamente caute nel finanziare progetti all'estero. «Ma non si dovrebbe dimenticare la possibilità di ricorrere all'assistenza finanziaria di AIIB, Silk Road e altre entità,» ha ricordato Bonisconi.

In questa背景下, 意大利国有银行 (Cassa Depositi e Prestiti) 和中国国家开发银行 (China Development Bank) 签署了一份谅解备忘录, 他们将设立1亿欧元的基金以支持意大利和中国企业, 特别是中小企业 (SMEs) 的国际化进程。 “但也许意大利公司并不知道这个项目, 也不知道他们通过丝绸之路可以在世界各地发展, 他们甚至不会要求解释, 而洲际交易所 (ICE) 和意大利商会 (Italian Chambers of Commerce) 则不然。” 博尼松尼说, “意大利自古以来和本质上就是欧洲市场的入口, 这一点对中国是这样, 对丝绸之路沿线的所有国家也是如此。”

意大利这样的定位可能为跨境业务带来机会, 尤其是能源部门。这些跨境业务包括为医院、铁路、水净化和循环建设能源生产工厂和基础设施, 支持农业市场的业务, 以及意大利在国际上所擅长的所有领域。上述机会没有出现的原因之一可能是缺乏资金, 因为意大利银行倾向于避开在国外的融资项目。博尼松尼表示: “但在这种情况下, 我们有亚投行, 这是一家跨国银行。低利率和融资困难应会鼓励银行更多地关注咨询。”

Dal Brasile all'Asean, passando per Pechino

Con oltre 120 professionisti e sedi a Milano, Roma, Padova, Venezia e Monaco di Baviera, Cba è uno studio legale con un forte radicamento sul territorio e una spiccata vocazione internazionale. Da diversi anni è presente in Germania, con una sede a Monaco di Baviera, che aiuta e supporta le imprese italiane che vogliono investire nel Paese. Dalla Francia all'Europa austro-tedesca, proseguendo lungo la rinata Via della Seta, toccando in particolare India e Cina, fino ad arrivare oltre oceano in Sud America, Brasile, soprattutto, la rete di alleanze di Cba si amplia in base alle esigenze dei clienti che guardano ai mercati esteri. «La densa rete di relazioni sviluppata avendo riguardo sia alle specializzazioni che alla geografia, permette a Cba di essere presente nei blocchi continentali e di colloquiare con le realtà istituzionali di riferimento del posto. Allo stesso tempo rappresenta una precisa strategia di crescita professionale per il proprio team che si relaziona con colleghi di altri Paesi e con altre culture giungendo a definire strumenti e strutture innovative. E così è stato con la Cina e con l'area Asean, alcuni Paesi degli Stan, la penisola Arabica, l'area africana, Nord Africa e Sud Africa, la Russia e l'America Latina», ha spiegato Bonisconi. In questa regione, per esempio, i professionisti di Cba si concentrano sui settori che offrono maggiori opportunità, oil & gas, energia, automotive, real estate e infrastrutture in generale. «Sono settori nei quali lo Studio opera con team dedicati», ha sottolineato Bonisconi. Altri settori in cui lo Studio è presente sono l'energia e l'immobiliare, in particolare i fondi immobiliari. «Nel settore dell'energia, stiamo assistendo primari operatori», ha specificato Bonisconi. Cba parla di project finance con Enel Green Power e Seci, per la realizzazione di una centrale a biomasse in Sardegna, una delle poche operazioni attualmente sul mercato,

di corporate con Snam, seguita da Cba negli accordi per la distribuzione di gas naturale presso 300 stazioni di servizio stradali e autostradali.

从巴西到东盟, 途经北京

CBA是一家有着强大的本地根基和国际使命的律师事务所, 拥有超过120位专家, 办事处遍及米兰、罗马、帕多瓦、威尼斯和慕尼黑。几年来, 它一直在德国慕尼黑设有办事处, 给希望在该国投资的意大利企业提供帮助与支持。从法国到中欧德奥, 沿着“一带一路”, 经过印度和中国, 一直来到大洋彼岸的南美洲 (主要是巴西), CBA的合作网, 根据寻找新兴市场的客户的需求而扩展。CBA与意大利田径运动协会的法国方签署了一项合作协议, 双方即可在意大利和法国开发项目中为客户提供支持与帮助。这是与中国德恒律师事务所的密切合作后的第二个协议, 德恒律师事务所的客户覆盖了中国的主要参与者。与德恒律师事务所的协议被纳入与亚洲市场相关的具体项目, 这一市场包括中国、东盟和斯坦国家。 “与德恒合作后, 我们开始着手在哈萨克斯坦、伊朗、阿联酋、印度和东盟发展同类项目, 特别是一些对意大利来说有着广阔前景的项目”, 博尼松尼 (Bonisconi) 解释说。例如在伊朗, CBA专家专注于能提供更多机会的行业, 如石油和天然气、能源、汽车、房地产和普通的基础设施等。 “在这些领域, 我们事务所有专门的工作团队, 他们都拥有特定的专业知识”, 博尼松尼 (Bonisconi) 强调。事务所在世界各地还涉足其他领域, 有能源和房地产等, 特别是房地产基金。 “在能源领域, 我们正在协助各个行业的主要运营商”, 博尼松尼 (Bonisconi) 说。CBA与意大利绿色能源公司、印度太阳能公司洽谈项目融资, 准备在撒丁岛建一座生物质发电中心, 这在市场上目前还较为少见。此项目最先跟意大利天然气管道运营公司SNAM合作, 随后CBA也参与其中, 制定给300个道路和公路服务站的天然气配给的协议。

Focus on a set of shared rules

Timeliness, comparison, adaptation and innovation. These are the keys to playing a constructive role along the path that characterises the Belt and Road according to Angelo Bonisconi. At 58, Bonisconi, from Milan, is one of the most famous Italian accountants, managing partner of Cba and, above all, founder and vice president of Bnrsc, Belt & road service connection, a service platform set up in 2015 by Chinese law firms and trade associations and by law firms of different nationalities, with the aim of providing legal, tax, financial, accounting and technological consulting services to those interested in investing in Bri. Bonisconi is part of the executive board led by Wang Li, managing partner of DeHeng Law Offices, one of the largest law firms in China, with 2,446 lawyers, 25 national offices and five throughout the world. The Bnrsc network (see box) gets together all the time, in a supranational platform, to identify projects and initiatives in the various countries. “We organise matchmeetings between companies from different nations along the Silk Road, to implement and encourage the sharing of the numerous synergies generated by the Bri project”, explained Bonisconi, who

returned from Beijing where, in mid-May, he followed the Belt & Road Forum. “In terms of attendance by Heads of State and Government, as well as the topics dealt with, it was epoch-making. We discussed this cooperation which, in infrastructural, commercial, financial and cultural terms, involves 4.4 billion people”, he stressed. Cba and Bnrsc are codifying the rules of arbitration for companies wishing to participate in Bri, in order to prevent or settle any disputes. The project represents a new system, not based on the rigid traditional rules of treaties and written rules, but on a set of diplomatic and commercial relationships that are flexible and pragmatic, and adaptable to requirements. “This is why we are creating regulations at European level. We want to see how these two worlds, Europe and China, or even better, Eurasia, speak to each other. What matters most of all, at this time, is to establish the rules of the game,” he said. A second piece in the puzzle in the process of being defined is related to the prevention and resolution of disputes through the implementation of standardised mechanisms that ensure, in terms of mediation and arbitration, the prevention and management of

homogeneous and expeditious disputes. “On this front, Bnrsc has already established and obtained recognition in China for a specific chamber of mediation and arbitration: now it will be necessary to replicate the model of this platform in the various countries according to standard criteria,” he explained. During the last debate, the organisation led by the Italian professional addressed the issues related to the bankability of the projects, especially with regard to infrastructure, characterised by the need for substantial funds and coordination between States, keeping an eye on country risk. “China has confirmed the provision of substantial financial resources through Aiiib, the Asian infrastructure investment bank, and banks and funds such as the China Development Bank and Silk Road Fund,” said Bonisconi. In this context, Cassa di Risparmio di Milano and the China Development Bank have signed a memorandum of understanding to set up a 100-million-euro fund to support Italian and Chinese companies, particularly SMEs, in their internationalisation process. “But perhaps Italian companies are not aware of the project, of the fact that they can work all over the world with the Silk Road, and they do not even ask for explanations, while ICE and the Italian Chambers of Commerce,” observed Bonisconi, “while Italy represents, historically and by its nature, the gateway to the European market, not only for China but for all those countries along the Road”.

This position could give rise to opportunities for crossborder operations, particularly in the energy sector, with the construction of energy production plants and infrastructure for hospitals, railways, water purification and recycling, operations to support the agricultural market, all sectors in which Italy excels at international level. One of the reasons for this absence may be the lack of funding, because Italian banks tend to avoid financing projects abroad. “But in this case, Aiiib, and other institutions could fund directly or guarantee the credit,” observed Bonisconi.



L'ingresso della sede milanese dello studio legale che conta oltre 120 professionisti e uffici a Roma, Padova, Venezia e Monaco di Baviera. Dispone di un'importante rete di contatti e collaborazioni attive soprattutto in Asia, centrale e sud est, e in America Latina

米兰分所的入口。律师事务所如今拥有120余位专业人士，在罗马、帕多瓦、威尼斯和慕尼黑都设有办事处。拥有一个重要的联系和合作网络，主要分布在亚洲东部、中部和南部以及拉丁美洲。

Con gli occhi puntati su porti, reti e tlc

FACENDO LEVA SULLA COMPLEMENTARIETÀ DELLA PROPRIA OFFERTA DI APPARATI TECNOLOGICI, IL GRUPPO VENETO DELLA FAMIGLIA DE BETTIN PUNTA ALLE COMMESSE DEI PROGETTI LUNGO LE NUOVE VIE DELLA SETA. PARTENDO DALL'ITALIA FINO A...

di Pier Paolo Albricci

La mission è condensata in due semplici parole, technology consulting, ma molto più complessa e articolata è la realtà che si nasconde dietro a due concetti un po' abusati del linguaggio comune. Fondata nel 1991 dai quattro fratelli De Bettin sulle orme dello studio paterno da geometra in un paese della provincia veneta, Dbà è un gruppo con diramazioni in tutta Italia e nell'Europa centrale alimentato dall'intelligenza e dal lavoro di 500 ingegneri, che sviluppa oltre 45 milioni di fatturato in sei settori chiave dell'economia moderna, telco, media, oil&gas, real estate, trasporti e logistica, automazione industriale ed efficienza energetica. L'evoluzione fino alla dimensione attuale, sancita dalla quotazione in borsa nel dicembre scorso, è frutto di quasi tre decenni di lavoro che, negli ultimi sei anni, ha avuto una particolare accelerazione, grazie all'aggregazione di forze nuove, allo sbarco in Serbia, all'espansione nei Balcani, alla leadership in Italia nel settore dei porti e alla definizione di una strategia internazionale che punta molte delle sue carte sui paesi toccati dalla Belt and Road Initiative, a partire dall'Italia. La chiave d'accesso al grande mercato che si sta aprendo è la complementarità e le sinergie tra le diverse anime di Dbà, che si sono via via definite nell'attività svolta. Nel campo delle telecomunicazioni e in particolare della telefonia mobile Dbà ha progettato e realizzato per Vodafone, Wind e 3 un terzo delle stazioni radiobase che hanno formato la rete e sta lavorando con Telecom-Open Fiber sulla nuova rete in fibra per i collegamenti di prossima generazione. Nell'oil&gas il gruppo si occupa della distribuzione di carburante e delle



reti di collegamento tra stazioni di servizio, fornendo alla compagnie petrolifere dei software che riescono a captare i dati delle stazioni disseminate sul territorio, fornendo al centro in tempo reale i dati dei fabbisogni. «Operiamo questo servizio nei paesi sulla Via della Seta in Serbia, Slovenia, Croazia,» ha spiegato a MF Francesco De Bettin, presidente di Dbà Group.

«Il real estate, che stiamo portando sulla Via della Seta, vuole dire per Dbà tutte quelle opere che consentono ai proprietari di asset immobiliari di erogare servizi più sofisticati agli utenti finali, siano essi dipendenti di una banca, gestori di negozi di food o di abbigliamento, o viaggiatori su una rete di trasporti pubblica o privata,» ha continuato De Bettin, specificando che in Italia Dbà ha lavorato per i collegamenti in rete delle filiali di Mps, di Bnl e dei negozi di Benetton. Uno dei settori più strategici è quello dei trasporti e della logistica, dove l'azienda dei De Bettin ha sviluppato dei software che permettono di gestire le informazioni che viag-

Lo scalo terminal container del porto di Baku sul Mar Caspio, che Dbà dovrà informatizzare. A destra, il nuovo quartiere di Milano City, dove Dbà ha realizzato i collegamenti in rete degli edifici e delle strutture comuni

里海的巴库港口集装箱码头, Dbà将实现信息化。右侧, 米兰市新区, 在这里Dbà实现建筑和共用设施设备的联网。



重点关注港口、网络和电信 (TLC)

虽然这一任务可简化为两个简单的词：技术咨询，但隐藏在这两个被滥用的普通语言概念背后的具体业务更为复杂和灵活。四位德·贝廷家族 (De Bettin) 兄弟的父亲在威尼托区 (Veneto) 一个小镇做测量员业务，他们追随父亲的事业，在1991年成立了DBA集团。该集团在意大利和中欧都设有分公司，集团内的500名工程师用他们的智慧和工作在创新经济的六个关键领域为公司创收略超4000万。这六个关键领域是：电信和媒体、石油和天然气、房地产、运输和物流、工业自动化和能源效益。DBA集团于去年12月在股票市场上市，它发展到当前规模是近三十年来经营的结果，尤其是它在过去5到6年里的加速发展。这样的发展是由于其在各地新势力的聚合：它进军塞尔维亚市场、在巴尔干地区进行贸易扩张、在意大利港口行业占主导地位、以及它定义的国际战略。该战略倾力把重点放在“一带一路”倡议 (Belt&Road Initiative) 所涉及的国家，并且从意大利开始。开放的大市场的关键在于DBA集团不同部门之间的互补和协同。这些部门在集团运营过程中逐渐得到界定。在电信领域中，尤其是移动电话领域，DBA集团为已经形成网络的沃达丰公司 (Vodafone)、万得集团 (Wind) 和意大利3公司设计并建造了三分之一的基站。该集团正与电信领域的开放光纤公司 (Open Fiber) 为下一代通讯线在新型光纤网络上合作。在石油和天然气领域，该集团负责加油站之间的油料分配和连接网络。它为石油公司提供可以捕捉全国加油站数据的软件并实时提供每日的需求数据。DBA集团的总裁德·贝廷 (De Bettin) 告诉《米兰金融》(MF)：“我们在丝绸之路沿线国家塞尔维亚、斯洛文尼亚和克罗地亚也开展了这样的服务。”

“我们的房地产业务依赖于丝绸之路：对于DBA集团，这指的是所有那些让业主为最终用户提供更复杂服务的工作，无论这些用户是银行员工、食品或服装店经理或是在公共或私人交通系统的旅行者。”德·贝廷表示DBA集团在意大利已经着手研究芯源系统公司 (MPS)、意大利国民劳

动银行 (BNL) 和贝纳通 (Benetton) 公司门店的网络连接。

运输和物流是最具战略意义的领域之一。DBA集团已经研发了软件用来管理集装箱货物的运输信息，这样供应链中的所有参与者可以实时连接到在线平台并跟踪和监控交通流量。

为了加速运输和物流领域的增长，德·贝廷家族正在完成对罗马SJS工程公司 (SJS Engineering) 的合并。目前他们已经收购了51%的资本，并承诺在三年内接管该公司的其余资本。“这项合约是两家公司合作的自然延续。”集团首席执行官拉斐尔·德·贝廷 (Raffaele De Bettin) 表示：“西马克集团 (SMS Engineering) 的创始人米开朗基罗·兰特尼 (Michelangelo Lentini) 将成为我们集团项目管理员委员会 (Progetti Board of Administrators) 的一员。他将负责交通和物流领域的海陆港业务部门 (Sea and Dry Port Business Unit)，并会倾力相授他多年在港口和货运码头 (Ports and Freight Terminals) 的经验。”通过合并SJS工程公司，DBA集团已经成为唯一一家能够为港口领域的客户提供以下服务的意大利运营商：信息与通信技术 (ICT) 和用于支持基础设施生命周期的项目管理和工程服务。集团这样的战略地位恰逢一个好时机，即亚得里亚海 (Adriatic) 和第勒尼安 (Tyrrhenian) 的港口正在重新启动与“一带一路”倡议 (Belt&Road Initiative) 相关的交流项目。其客户包括德尔塔公司 (To Delta)、和记港口 (HPH)、地中海航运 (MSC) 和长荣海运股份有限公司 (Evergreen) 等全球主要物流集团。目前该集团正负责沙特阿拉伯达曼港 (Dammam) 的规划、采购协助和工程监督以及意大利港务局的几个项目。DBA项目公司 (DBA Progetti) 和SJS工程公司 (SJS Engineering) 的合并应该会带来2300万欧元的营业额、收获来自10个国家的33个港口客户以及雇佣510名合格的专业人士。DBA集团总裁总结说：“意大利不会失去‘一带一路’倡议 (B&RI) 所提供的机会，这是因为它是中国和欧洲 (世界最大市场) 与莫斯科之间货物必经的到达地。”



I fratelli De Bettin

da sinistra, Francesco, 57 anni, il maggiore, presidente del gruppo e co-ceo insieme Raffaele, ceo di gruppo e presidente di DbA Progetti, Stefano e Daniele, entrambi membri del cda della holding che controlla la maggioranza relativa del gruppo. Ai quattro fratelli fa capo, in quote paritetiche, circa il 46% del capitale del gruppo, quotato in Borsa dal dicembre scorso. Il 10% circa è in portafoglio al Fondo italiano d'investimento

德·贝廷家族兄弟

左侧为弗朗西斯科 (Francesco), 57岁, 兄弟中最年长的, 集团主席, 与DbA Progetti主席拉斐尔 (Raffaele) 一起担任联合首席执行官 (在他旁边), 斯蒂法诺 (Stefano) 和丹尼尔 (Daniele) 作为控股公司董事会的两名成员控制着该集团的相对多数股份。四兄弟分享集团资本的46%, 去年12月集团在证券交易所上市 (照片为上市当天)。大约10%由意大利投资基金持有。

giano con le merci contenute nei container, tali per cui tutti gli attori della filiera possono in tempo reale agganciarsi a una piattaforma on line e seguire e monitorare i flussi del traffico. Per accelerare in

questo settore i De Bettin stanno completando l'integrazione con Sjs Engineering di Roma di cui hanno acquisito il 51%, con l'impegno a rilevare il resto del capitale entro tre anni. « Questo accordo

è la naturale prosecuzione della collaborazione esistente tra le due società,» ha spiegato Raffaele De Bettin, ceo del gruppo e presidente di DbA Progetti. Integrando Sjs, DbA diventa l'unico operatore italiano in grado di offrire ai clienti del settore portuale l'insieme completo dei servizi di ICT, project management ed engineering a supporto del ciclo di vita delle infrastrutture. La posizione è strategica in un momento di forte rilancio delle attività portuali sia in Adriatico che nel Tirreno, in relazione ai progetti di scambi legati alla Belt&Road Initiative cinese. Tra i clienti vanta i maggiori gruppi della logistica mondiale, To Delta, HPH, MSC, Evergreen, ed è attualmente impegnata nella progettazione, assistenza e direzione lavori del porto di Dammam in Arabia Saudita oltre che in diversi progetti per le Autorità Portuali italiane. L'integrazione tra DBA Progetti e Sjs Engineering dovrebbe sviluppare un fatturato di 23 milioni di euro, con un portafoglio clienti articolato su 33 porti clienti presenti in 10 Paesi a cui lavorano 510 professionisti qualificati. «L'Italia non si può lasciare sfuggire l'opportunità Bri perché è l'approdo naturale delle merci fra la Cina e il più grande mercato del mondo, l'Europa con Mosca,» ha concluso il presidente di DbA Group.

La crescita fa leva sulle infrastrutture

Il business di DbA Group dovrebbe beneficiare ampiamente nei prossimi anni della ripresa degli investimenti nelle infrastrutture, calcolati a livello globale in circa 9 trilioni di dollari. Anche l'Italia si allineerà, secondo gli analisti di settore, a questo trend che nel 2017 a registrato un incremento degli impieghi in questo settore del 20%, in ulteriore crescita anche quest'anno. L'Ance, l'associazione italiana dei costruttori, valuta che in Italia verranno investiti almeno 100 miliardi di euro nei prossimi 15 anni, con alcuni progetti leader in cui DbA è già coinvolta. Fra questi la Gronda di Genova uno svincolo autostradale da 3,4 miliardi di euro, il valico di collegamento tra Milano e Genova per la ferrovia ad alta velocità, un progetto da 2 miliardi di euro, e gli investimenti di Enav per potenziare gli aeroporti italiani con un piano in 5 anni che porterà a spendere circa 4,2 miliardi di euro. È su questa base che DbA stima una crescita annua composta superiore al 10% nei prossimi anni, che dovrebbe riflettersi in un'accelerazione anche a livello di marginalità, stime condivise dagli analisti che hanno condotto ricerche sull'evoluzione del business del gruppo veneto. La cui attività è attualmente concentrata in Italia per un 70% e per il resto nei Balcani e in Russia. Questo posizionamento, in particolare quello in Azerbaijan, in Iran e nel Golfo Persico, viene ritenuto dagli analisti strategico per

intercettare le commesse che dovrebbero arrivare dal piano Bri, valutate in 2,5 trilioni di dollari nei prossimi 5 anni.

Utilizzare le infrastrutture per la crescita

DbA Group business in the next few years will benefit from global infrastructure investment recovery, estimated at 9 trillion dollars. Italy will also align with this trend, according to industry analysts, with a 20% increase in investments in this sector in 2017, and further growth this year. The Italian Association of Constructors (Ance) estimates that at least 100 billion euros will be invested in Italy in the next 15 years, with some key projects in which DbA is already involved. Among these is the Gronda di Genova, a 3.4 billion euro interchange, the link between Milan and Genoa for the high-speed railway, a 2 billion euro project, and Enav investments to strengthen Italian airports with a 5-year plan that will spend about 4.2 billion euros. It is on this basis that DbA estimates an annual compound growth rate of more than 10% in the next years, which should reflect in an acceleration also at the level of margins, estimates shared by analysts who have conducted research on the evolution of the Venetian group's business. Whose activity is currently concentrated in Italy for 70% and for the rest in the Balkans and in Russia. This positioning, in particular that in Azerbaijan, in Iran and in the Persian Gulf, is considered by strategic analysts to

Focus on ports, networks and TLC

The mission has been condensed down to two simple words: technology consulting; but the business hiding behind these two abused concepts of common language is much more complex and articulated. Founded in 1991 by the four De Bettin brothers in the footsteps of their father's surveyor business in a town in the province of Veneto, the DBA Group has branches throughout Italy and Central Europe fuelled by the intelligence and work of 500 engineers who develop slightly more than 40 million in turnover in six key sectors of innovation economy: telecommunications and media, oil & gas, real estate, transport and logistics, industrial automation and energy efficiency. Its evolution up to its current dimensions, sanctioned by its listing on the stock market last December, is the result of almost three decades of work which has particularly accelerated in the last 5-6 years thanks to the aggregation of new forces, its arrival in Serbia, expansion in the Balkans, leadership in Italy in the ports sector and the definition of an international strategy that focuses a great deal of its efforts on the countries touched by the Belt&Road Initiative, starting from Italy. The key to the large market that is opening up is the complementarity and synergies between the different branches of DBA which have gradually been defined in its operations. In the field of telecommunications and especially mobile telephony, DBA has designed and built a third of the base stations for Vodafone, Wind and 3 that have formed the network, and is

working with Telecom-Open Fiber on the new fibre network for next-generation connections. In the oil & gas sector, the group deals with the distribution of fuel and the connection grids between service stations, supplying oil companies with software that can capture the data of stations scattered throughout the territory, providing daily requirement data in real time. «We operate this service in the Silk Road countries of Serbia, Slovenia and Croatia», De Bettin, president of the DBA Group, explained to MF. «Our real estate business is greatly looking to the Silk Road: for DBA this means all those works that allow property owners to provide more sophisticated services to end users, whether they are employees of a bank, managers of food or clothing stores or travellers on a public or private transport network», continued De Bettin, specifying that in Italy DBA has worked on the network connections of MPS, BNL and Benetton stores.

One of the most strategic sectors is transport and logistics, where the De Bettin Group has developed software to manage the information that travels along with the goods in containers, so that all the actors in the supply chain can connect to an online platform in real time and track and monitor traffic flows. To accelerate growth in this sector, the De Bettins are completing the integration with SJS Engineering of Rome, of which they have acquired 51%, with the commitment to take over the rest of the company's capital within three years. «This agreement is the natural continu-

ation of the collaboration between the two companies. The founder of SMS Engineering, Michelangelo Lentini, will become part of the DBA Progetti board of administrators and be responsible for the Transport & Logistic-Sea and Dry Port Business Unit, offering his many years of experience with Ports and Freight Terminals», explained Raffaele De Bettin, the Group's CEO. By integrating SJS, DBA has become the only Italian operator able to offer clients in the port sector a complete set of services for ICT, project management and engineering to support the life cycle of infrastructures: a strategic position in a moment in which ports in both the Adriatic and the Tyrrhenian are relaunching themselves in relation to the exchange projects linked to the Chinese Belt&Road Initiative. Its customers include major global logistics groups such as To Delta, HPH, MSC and Evergreen, and it is currently engaged in planning, procurement assistance and works supervision of the port of Dammam in Saudi Arabia, as well as in several projects for the Italian Port Authorities. The integration of DBA Progetti and SJS Engineering should lead to a turnover of 23 million euros, with a customer portfolio consisting of 33 client ports present in 10 countries and employing 510 qualified professionals. «Italy cannot lose the opportunities offered by the B&RI, because it is the natural arrival point of goods between China and the largest market in the world, Europe with Moscow» concluded the DBA Group's president.



Il rendering del nuovo terminal passeggeri del porto di Baku, capitale dell'Azerbaijan, sul Mar Caspio che Dba realizzerà insieme alla piattaforma software per monitorare le merci in transito

里海的阿塞拜疆首都巴库港口的旅客码头渲染图，Dba将随着软件平台一起，监测在途货物

Legal advisory, sarà decisivo il network

IN VISTA DEI PROGETTI BELT AND ROAD, DENTONS HA RAFFORZATO LA SQUADRA ITALIANA CHE LAVORA IN SINERGIA CON I DESK IN 20 PAESI EUROPEI. IL PRIMO OBIETTIVO È DARE SEGUITO ALL'INTERESSE CINESE PER GLI INVESTIMENTI NELLE INFRASTRUTTURE

di Martina Mazzotti

«La Belt and Road Initiative rappresenta un'opportunità unica per l'Europa e le imprese italiane, non solo per gli investimenti previsti, ma anche per gli effetti che avrà sull'economia reale di tutti i paesi coinvolti, facilitando l'ingresso via terra e via mare delle merci europee sul mercato cinese». Ne è convinto l'avvocato Federico Sutti, managing partner di Dentons, lo studio legale più grande del mondo, presente in 67 paesi con 161 uffici e quasi 9 mila avvocati a livello globale, sbarcato in Italia nel 2015. Dentons crede molto nelle opportunità offerte dal progetto BRI essendo peraltro l'unico studio legale a essere presente in 58 paesi lungo la BRI, a cui si aggiunge la radicata presenza in Cina dove con oltre 3.800 avvocati e 45 uffici è a tutti gli effetti lo studio legale più importante del Paese. Dal lancio dell'iniziativa nel 2013, in Asia l'impatto si è già

**«IN RELAZIONE AI PROGETTI
BELT&ROAD CHE STANNO
PARTENDO O PARTIRANNO, CI
SENTIAMO DI DARE DUE
CONSIGLI ALLE AZIENDE
ITALIANE, SULLA BASE DELLA
NOSTRA ESPERIENZA»**

tradotto in investimenti concreti, sottolinea Dentons, mentre in Europa sta entrando solo ora nel vivo della valutazione delle opportunità, e questo anche perché molti paesi strategici sulla Via della Seta sono economie in via di sviluppo e presentano un quadro normativo più aperto agli investimenti infrastrutturali esteri. Per quanto riguarda l'Italia negli ultimi due-tre anni Dentons registra un'intensificazio-

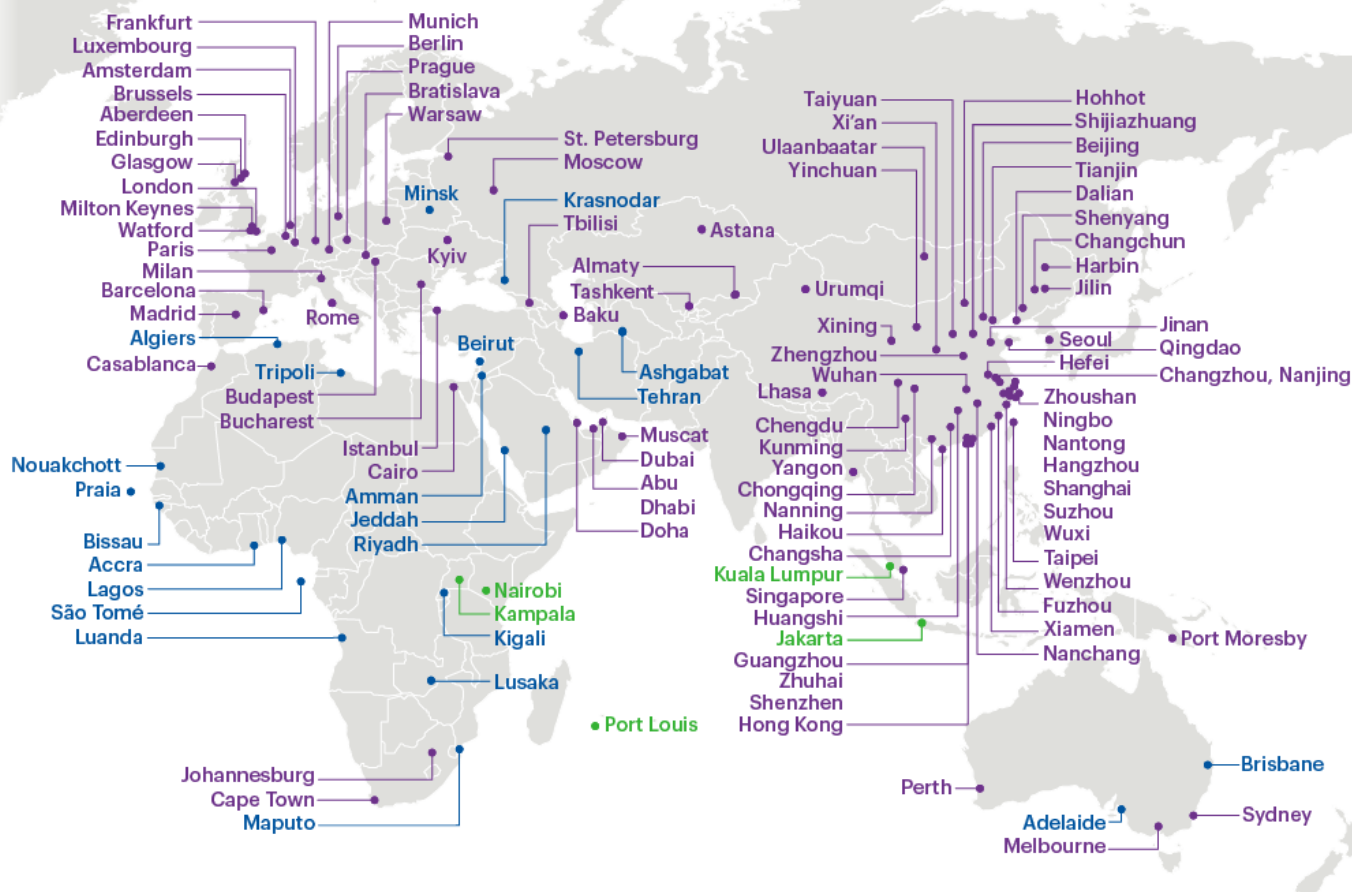
ne dell'interesse per investimenti in infrastrutture portuarie, anche se sul tema degli investimenti infrastrutturali mette in guardia da eccessive speranze. «Gli investitori cinesi cercano stabilità e ad oggi la percezione è che in Italia la complessità dei procedimenti amministrativi e l'instabilità politica possano essere un ostacolo consistente», ha sottolineato Sutti, «ci sono per esempio difficoltà concrete legate al quadro normativo italiano che regola gli appalti pubblici, per cui oggi una società cinese non può direttamente partecipare a una gara italiana. Questo limita le possibilità e sta lasciando le buone intenzioni maturate durante i molti incontri di tipo istituzionale e promozionale fra autorità cinesi e italiane sulla carta».

D'altro canto è un momento storico nelle relazioni fra Italia e Cina: gli ultimi dati forniti dalle dogane cinesi vedono un export italiano in Cina in crescita del 22% rispetto all'anno precedente. Questo trend, secondo gli analisti, si manterrà anche nei prossimi anni. Fra l'altro è un aumento del 10% a/a anche l'export cinese in Italia. Per offrire la massima assistenza legale ai propri clienti nell'ambito di questo promettente contesto, Dentons ha da poco accolto nella sua squadra l'avvocato Junyi Bai, 37 anni, Co-head del China Desk italiano, parte dei DECD (Dentons Europe China Desks), ovvero la rete dei china desk europei dello Studio, al momento 25 in 20 Paesi che lavorano in maniera sinergica per massimizzare le opportunità di business tra l'Europa e la Cina. «In relazione ai progetti che stanno partendo o che partiranno in attuazione della Belt and Road Initiative, sulla base della nostra esperienza, ci sentiamo di dare due consigli alle aziende



Federico Sutti, 53 anni, avvocato, managing partner Dentons Italia, ha costituito con un team di sette avvocati lo studio affiliato al più importante network mondiale. Attualmente Dentons conta in Italia un centinaio di avvocati. A destra la mappa della presenza in Africa, Eurasia e Oceania

Federico Sutti, 53岁, 律师, 大成律师事务所意大利分所合伙人, 与7位律师一起成立的分所拥有全球最重要网络的大成律所添砖加瓦。大成目前在意大利拥有约一百名律师, 以业务遍布全球的大型集团的优先选择对象自居。右图为律所在非洲、欧亚大陆和大洋洲的分布图。



大成律师事务所——“一带一路”倡议

“‘一带一路’倡议不仅为欧洲和意大利企业提供了独特的投资机会，还对所有参与国家的实体经济带来了积极影响，并打通欧洲货物进入中国市场的海陆渠道。”大成律师事务所（Dentons）执行合伙人费德里科·苏提（Federico Sutti）律师确信这一点。大成是世界上最大的律师事务所。它在67个国家设有161个办事处，全球拥有近9000名律师，并于2015年在意大利开设办公室。大成坚信“一带一路”倡议将为公司带来机会，在沿线58个国家内设有分支的律师事务所。此外，深耕中国市场也将为大成创造机遇。目前，大成在中国拥有45个办事处和3800多名律师，是中国最重要的律师事务所之一。大成强调，自2013年“一带一路”倡议推出以来，其在亚洲的影响已经转化为的具体投资；而在欧洲，它所带来的机遇现在才开始得到评估，这也是因为许多丝绸之路上的战略国家是发展中国家，它们为外国基础设施投资提供较为开放的监管框架。大成指出，尽管它警告人们不要对基础设施投资抱有过的期望，但是在过去两到三年间，意大利对港口基建的投资兴趣仍日益高涨。苏提表示：“中国投资者寻求稳定性。不过，到目前为止，意大利行政程序的复杂性和政治的不稳定性可能是吸引中国投资的一个重大障碍。”例如，意大利公共采购的立法框架存在一

些具体阻碍，使中国企业目前不能直接参与意大利的竞标。这限制了投资的可能性，而中国和意大利政府在许多投资促进机构会议上形成的良好期许则完全停留在纸面上。另一方面，中国海关最新数据显示，意大利对中国出口去年增长了22%。对于中意两国关系来说，这是一个历史性的时刻。分析师预测，这一趋势在未来几年也将保持不变。另外，中国对意大利的出口以每年10%的速度增长。在此积极背景下，为了向客户提供尽可能多的法律支持，大成最近聘请37岁的知名律师白君毅担任意大利中国办事处（Italian China Desk）的联合负责人。该办事处隶属于大成欧洲工作室网络——大成中欧办事处（Dentons Europe China Desks）。目前，大成在欧洲20个国家设有25个办公处，以最大化拓展欧洲和中国之间的商业机会。白律师表示：“对于正在或将要参与‘一带一路’倡议的意大利公司，我们希望根据我们的经验提供两条建议。首先，我们建议意大利公司尝试与国内和欧洲政府机构合作，因为中国公司习惯于这样的经营之道。其次，我们建议在等待中国投资时不要将目光只停留在意大利上。我们认为，意大利公司在与中国合作时，必须拥有更广阔、更全球化的视野，将意方的技术与中国经济的稳定性、运营的可靠性结合起来，因为中方拥有在新丝绸之路沿线各国开展项目所需的一切资质。”意大利是仅次于德国的欧洲第二大制造业国家，而中国正在寻找高水平的商业伙伴，以提高制造业实力。大成依靠全球化运营的跨国战略和专业知，凸显了自身的附加价值。此外，由于大成获得中国司法部门批准在中国开展法律活动，在中国司法界影响力不俗。



Junyi Bai

37 anni, co-head del China desk di Dentons Italia, ha incominciato la carriera professionale da Chiomenti in Cina e successivamente ha operato a Hong Kong con King & Wood Prc. Trasferitosi in Italia, è stato partner con Giovannelli & Associati. Tra i clienti vanta importanti gruppi cinesi, pubblici e privati, quotati e non. Primo professore universitario cinese in Italia, insegna a Roma, all'Università Internazionale, diritto commerciale cinese

Junyi Bai, 37岁, 意大利大成律师事务所的中国业务部联合主管, 他的职业生涯始自中国的凯明迪律师事务所, 之后在香港为金杜律师事务所工作。搬到意大利后, 成为Giovannelli & Associati律师事务所的合伙人。他的客户包括中国重要的集团公司, 涵盖上市和非上市, 私人 and 国营企业。他是第一位在意大利大学执教的华人教授, 在罗马国际学院教授中国商业法。

italiane,» ci tiene a far sapere l'avvocato Bai, «in primo luogo è opportuno che le aziende si muovano di concerto con le istituzioni nazionali o europee, così come sono abituate a operare le aziende cinesi, in secondo luogo è opportuno non focalizzarsi solo sull'Italia, aspettando l'arrivo degli investimenti cinesi. A nostro avviso, le aziende italiane devono avere una visione più ampia e globale, esse in partnership con quelle cinesi, unendo il loro know how con la solidità economica e operativa dei cinesi, hanno tutte le carte in regola per operare nei progetti che prenderanno piede nei vari Paesi lungo la nuova vita della seta». L'Italia è il secondo paese manifatturiero europeo dopo la Germania e la Cina sta proprio cercando partner commerciali di questo livello in ottica di innalzare la qualità della sua manifattura. Il valore aggiunto di Dentons, in un contesto operativo globale come quello attuale è proprio la presenza capillare e il know how su scala multinazionale a cui si somma la forte presenza in Cina che consente un contatto diretto e costante con le autorità locali, in quanto studio legale autorizzato dal Ministero della Giustizia cinese all'esercizio dell'attività legale nel paese.



Cento avvocati alla conquista d'Italia

L'ultimo acquisto, ai primi di giugno, è stato Giampaolo Garofalo, che in Dentons Italia si occuperà di guidare, da partner, la struttura specializzata in Finanza strutturata, all'interno del più ampio team che si occupa di banche. Già avvocato con Allen&Overy a Roma e poi con Bonelli Erede a Milano, Garofalo, 15 anni di esperienza sulle operazioni di securitizzazione, factoring, derivati e, più in generale, di liability management, arricchisce un team di professionisti di primo livello che si è aggregato in poco più di due anni, grazie alla spinta e all'entusiasmo di Federico Sutti, managing partner di Dentons Italia, diventata una delle più competitive law firm sulla piazza italiana. Partito con otto collaboratori e due segretarie, Sutti ha creato una full service firm con quasi 100 avvocati e 35 persone di staff, per un fatturato 2017 di 27,7 milioni, il doppio dell'anno precedente. «I professionisti che ci hanno seguito hanno lasciato carriere di rilievo perché ritengono valido il nostro progetto», ha spiegato Sutti. Che, tra le altre, ha seguito operazioni di ristrutturazione del debito di grandi aziende del settore real estate con fondi d'investimento, tra cui Lend Lease nella riqualificazione di Santa Giulia e Citylife a Milano, o quella per il gruppo Mezzaroma, del valore di alcune centinaia di milioni.

«La sfida nel settore bancario sarà il business più rilevante dei prossimi tre anni. I crediti incagliati pesano sui libri delle banche italiane per 120 miliardi, e per circa 90 miliardi al netto degli accantonamenti; in media

hanno una copertura del 36%, contro il 65% medio delle sofferenze,» ha spiegato l'avvocato, che prima di Dentons ha lanciato in Italia DLA Pipers, facendone un altro dei protagonisti del settore.

征服意大利的一百位律师

6月初, 新近加入意大利大成律师事务所的Giampaolo Garofalo将作为合伙人带领专业从事结构性融资的部门, 隶属于银行业务管理部门。他曾是罗马Allen&Overy和米兰Bonelli Erede律师事务所的律师, 在资产证券化、应收账款保理、金融衍生业务和负债管理这些领域中已有15年的经验, 他的加入使短短两年多时间就成为一流专业团队的大成意大利分所如虎添翼。分所合伙人费德里科·苏提 (Federico Sutti) 的推动和热情使它成为意大利最具竞争力的律所之一。从初始的8位合伙人和两位秘书到如今拥有约100名律师和35位雇佣人员, 苏提 (Sutti) 创立了一家全方位服务律所, 2017年营业额达2770万欧元, 是上一年的两倍。苏提 (Sutti) 解释说: “专业人才放弃了重要的职位来跟随我们, 因为他们认为我们的项目值得付出”。另外, 他还参与用投资基金对房地产行业的大型企业进行债务重组, 其中包括重建米兰Santa Giulia区和Citylife区的联实集团, 以及Mezzaroma集团价值几亿欧元的操作。“银行业所面临的挑战将是未来三年里最重要的业务。意大利银行账面上的可疑类贷款达到1200亿欧元, 扣除拨备还有900亿欧元; 可疑类贷款的平均拨备覆盖率需达36%, 而不良贷款的平均拨备覆盖率则达65%”, 该律师解释道。在成立大成律师事务所之前, 他在意大利推出了欧华律师事务所, 使其成为行内另一主角。

Leveraging on a global network

«The Belt&Road Initiative is not only a unique opportunity for European and Italian companies for planned investments, but also for the effects it will have on the real economy of all the countries involved, facilitating the entry of European goods on the Chinese market by land and by sea”. The attorney Federico Sutti is convinced of this as managing partner of Dentons; it is the largest law firm in the world, is present in 67 countries with 161 offices and almost 9,000 attorneys globally, and opened offices in Italy in 2015. Dentons firmly believes in the opportunities offered by the B&RI, and is now present in 58 countries involved in the B&RI. This is further enhanced by its deep-rooted presence in China, where with over 3,800 attorneys and 45 offices it is for all purposes one of the most important law firms in the country. Dentons emphasises that since the launch of the initiative in 2013, its impact has already been translated into concrete investments in Asia, while in Europe the opportunities it presents are only

now beginning to be evaluated; this is also because many strategic countries on the Silk Road are developing economies with a more open regulatory framework for foreign infrastructure investments. Dentons has noted an intensification of interest in investments in port infrastructures in Italy over the last two or three years, even if it warns against excessive expectations in relation to infrastructural investments. Sutti said, “Chinese investors are looking for stability, and to date the perception is that the complexity of administrative procedures and political instability in Italy can be a substantial obstacle. For example, there are concrete difficulties related to the Italian legislative framework that regulates public procurement, meaning that a Chinese company cannot currently directly participate in an Italian tender. This limits possibilities and is leaving the good intentions developed during the many institutional and promotional meetings between Chinese and Italian authorities solely on paper”. On the other hand, it is a historic

moment for relations between Italy and China: the latest data provided by Chinese customs register an increase in exports of 22% over the previous year. According to analysts, this trend will remain in the coming years as well. Among other things, Chinese exports to Italy are up 10% year by year. To offer as much legal assistance to its clients as possible within this promising context, Dentons recently welcomed the attorney Junyi Bai, 37, Co-head of the Italian China Desk, part of DECD (Dentons Europe China Desks) into its team, which is the network of the Studio's European desks: there are currently 25 desks in 20 countries working together to maximise business opportunities between Europe and China. Attorney Bai said, “In relation to the projects that are starting or will start in implementation of the Belt&Road Initiative, we would like to offer Italian companies two suggestions based on our experience. Firstly, we recommend that companies move in cooperation with national or European institutions, as Chinese companies are used to operating. Secondly, we recommend not focusing merely on Italy while waiting for the arrival of Chinese investments. In our opinion, Italian companies must have a broader and more global vision, in partnership with the Chinese, combining their know-how with the economic and operational solidity of the Chinese, as they have all the necessary credentials to operate in the projects that will take hold in the various countries along the new Silk Road”. Italy is the second manufacturing country in Europe after Germany, and China is looking for this level of business partner with an eye to raising the quality of its manufacturing. The added value of Dentons in a global operating context such as the current one is its widespread presence and multinational know-how, in addition to its strong presence in China that allows direct and constant contact with local authorities, as the law firm is authorised by the Chinese Ministry of Justice to practice legal activities in the country.



L'ingresso su piazza Affari, dove ha sede la Borsa Italiana, e la reception di Dentons Italia. Lo studio fa parte di uno dei network legali più grandi del mondo, con una grande diffusione soprattutto in Cina dove presidia con uffici diretti oltre 40 città

位于米兰商业广场的入口，在此坐落着意大利证券交易所和大成律师事务所意大利分所的前台。分所隶属于拥有全球最广泛的网络的大成律师事务所，大成主要分布在中国，在40多个城市中都设有直属办事处。

Non solo crociere sulla rotta cinese

FACENDO PERNO SULL'ACCORDO CON CSSC, IL GRUPPO CANTIERISTICO TRIESTINO, LEADER MONDIALE NELLA COSTRUZIONE DI NAVI PER CROCIERE, PUNTA ALL'ESPANSIONE NEL SUD EST ASIATICO E NELL'AREA DEL GOLFO PERSICO

di Francesco Bisozzi

L'espansione asiatica di Fincantieri ruota intorno alla Cina e allo storico accordo del febbraio 2017 tra China State Shipbuilding Corporation (Cssc), il principale gruppo cantieristico statale con un fatturato di oltre 30 miliardi di dollari, l'americana Carnival Corporation e il gruppo italiano. Nel cantiere Waigaoqiao Shipbuilding di Shanghai il cantiere italiano realizzerà due navi da crociera e di altre quattro in opzione. Poi, due mesi più tardi, in maggio, Fincantieri è stata coinvolta da Cssc e dal distretto di Baoshan per realizzare un parco della cantieristica navale. La società italiana, che in 230 anni di storia ha realizzato oltre 7mila navi, punta in questo modo a farsi strada in un mercato in forte espansione e destinato a una crescita record grazie al progetto della nuova Via della Seta marittima.

I principali operatori internazionali, primo fra tutti il gruppo Carnival, hanno definito da tempo chiare strategie di crescita in quest'area attraverso il trasferimento in Cina di navi, la creazione di nuovi brand dedicati e lo sviluppo di partnership con operatori turistici locali. Il governo cinese ha anche avviato una serie di iniziative mirate al sostegno e allo sviluppo del mercato turistico domestico e in particolare del segmento cruise, inserendo il progetto di crescita dell'industria delle crociere all'interno dell'ultimo piano strategico quinquennale e affidando a Cssc l'implementazione del programma. L'accordo per la costruzione delle due navi da crociera, dal design personalizzato per la clientela cinese, ha un

valore di circa 1,5 miliardi di dollari per le prime due imbarcazioni, le prime due unità di questo genere mai realizzate in Cina. «Guardare allo scenario globale significa cercare di allargare i propri confini e accedere ai mercati più complessi. Senza un simile impegno non c'è possibilità di restare competitivi nel medio e lungo periodo,» ha commentato Giuseppe Bono, ceo del gruppo italiano, uno dei firmatari dell'accordo avvenuta, durante un seminario sul tema One Belt, One Road alla presenza di Fabrizio Ferri, ceo di Fincantieri China, e il vicepresidente

di Cssc, Chen Qi. Tra l'altro, al valore del contratto in sé, si aggiunge la possibilità per le aziende della filiera italiana di Fincantieri di lavorare al progetto Baoshan, che sarà dedicato alle attività cantieristiche e marittime, e già oggi ospita il più grande porto commerciale e crocieristico della Cina. L'attrattiva della proposta dipende anche dalle politiche economiche privilegiate della Shanghai Free Trade Zone, che sorintende alla gestione dell'area, assicurando finanziamenti dalle banche



locali, agevolazioni fiscali, terreni e altre risorse, per favorire l'insediamento di aziende straniere. Il peso dato alla navalmeccanica crocieristica all'interno del programma di sviluppo industriale Made in China 2025 riflette la volontà di Pechino di favorire l'ingresso dei cantieri nazionali nel comparto, considerato l'ultima riserva esclusiva dei costruttori europei, ma la jv Fincantieri Cssc ha messo in condizione l'Italia di presidiare il nuovo hub con una partecipazione diretta.

La Carnival Horizon, una delle più grandi navi da crociera costruite da Fincantieri per il gruppo americano. Nella pagina accanto, in alto, il cantiere storico di Monfalcone, vicino a Trieste, e sotto, a sinistra il cantiere Vard Vung Tau, sulla punta estrema del Vietnam, e Vard Braila sul Mar Nero in Romania

嘉年華地平線號是Fincantieri為美國嘉年華集團建造的最大郵輪之一，於今年3月交付。另一頁，上圖為的里雅斯特附近歷史悠久的Monfalcone造船廠，下圖左起為越南的Vard Vung Tau造船廠和羅馬尼亞黑海旁的Vard Braila造船廠。



不只是游轮：开拓中国造船业国际新蓝海

意大利芬坎蒂耶里造船公司在亚洲市场的拓展围绕中国开展，并在2017年2月与营业额超过300亿美元的中国主要造船集团——中国船舶工业集团公司（China State Shipbuilding Corporation，简称中船集团）和美国嘉年华游轮集团（Carnival Corporation）达成历史性协议。在上海外高桥造船厂，芬坎蒂耶里将建造两艘游轮，并获得另外四艘游轮的建造协议。两个月后的五月，芬坎蒂耶里又和中船集团一起参与建造上海宝山区造船园区的建设工作。芬坎蒂耶里造船公司在其230多年的历史中已经生产了7,000多艘船舶。现在它正利用海上丝绸之路这一倡议所提供的机遇，在蓬勃发展的中国市场中开拓道路。以嘉年华集团为代表的国际船舶运营商早已在制定了明确的发展战略，具体方式是将船舶转移到中国，创建针对中国顾客的品牌以及与中国当地旅游公司建立伙伴关系。与此同时，中国政府还推出了一系列旨在支持和发展国内旅游市场的举措，特别是邮轮行业。例如，上个五年规划中提到邮轮产业发展项目，而且该项目已委托给中船集团。芬坎蒂耶里将专门为中国客户定制两艘邮轮，协议价格约为15亿美元，这两艘游轮是在中国制造的首批该类游轮。“展望全球行情意味着要大力拓展边界，并进入最复杂的市场中。没有这样的信念，就不能在中长期竞争中保持实力。”意大利芬坎蒂耶里造船厂首席执行官兼上述协议签署人之一朱塞佩·博诺（Giuseppe Bono）在一场“一带一路”研讨会上如是评论道。同时出席会议的还有芬坎蒂耶里中国区首席执行官费比诺·费里（Fabrizio Ferri）以及中船集团副总总裁陈琪。除了合同自身的价值

外，芬坎蒂耶里意大利生产链中的其他公司也有可能参与到宝山项目中。宝山船厂专注于邮轮、造船和海事活动，并且拥有中国最大的商业游轮母港。该项目的吸引力还在于上海自由贸易区提供的优惠经济条件。上海自贸区负责监管该地区，确保企业获得当地银行贷款、税收减免、土地管理和其他资源等工作，以鼓励外国公司在此设立。《中国制造2025》工业发展计划中对游轮建造的重视，反映了中国政府愿意支持国家造船厂进入该行业的意愿，而造船业被认为是欧洲制造业最后一个独家“王牌”。不过，芬坎蒂耶里-中船合资企业使意大利能够直接参与管理新一代的造船业中心。芬坎蒂耶里在东南亚设有另一个重要的子公司，更确切地说是越南。芬坎蒂耶里下属的瓦尔德船厂（Vard）拥有11万平方米厂房，坐落于中南半岛最南端。应澳大利亚探险邮轮运营商科拉尔（Coral Expeditions）的要求，瓦尔德将全速运作，设计和建造一艘长93.5米、宽17.2米的小型豪华游轮，并于2019年交付。除了在意大利的造船厂之外，总部位于里雅斯特港的芬坎蒂耶里还占据欧洲丝绸之路之上另一个战略要点——罗马尼亚的黑海。今年年初，该厂也已成功打入卡塔尔市场。卡塔尔最近推出了多哈新商用船港项目，旨在将新港打造成亚洲通往地中海的重要枢纽。在阿联酋，芬坎蒂耶里正在为一单价值40亿欧元的合同努力建造7艘船舶，并提供技术支持、培训和维护服务。另外，芬坎蒂耶里宣布成立一家服务公司，这可能成为其在波斯湾地区建造造船厂的“探路石”：因为这里不仅有石油贸易，还有对超级游艇的需求，而豪华游艇是芬坎蒂耶里传统且重要的业务。



Giuseppe Bono

Calabrese, classe 1944, laurea in Economia all'Università di Messina e honoris causa in Ingegneria Navale all'Università di Genova, è ceo di Fincantieri dal 2002. È stato il motore dello sviluppo attuale, che ha portato il gruppo a diventare il maggiore costruttore navale in Occidente, con l'acquisizione della norvegese Vard e, nel febbraio scorso, del 50% della Stx France, uno dei più moderni cantieri mondiali

朱塞佩·博诺

1944年出生于，获得意大利墨西拿大学 (University of Messina) 经济学学位，热那亚大学 (University of Genoa) 海军工程荣誉学位。自2002年以来，他一直担任芬坎蒂里集团首席执行官。他是芬坎蒂里目前发展的引擎动力。通过收购挪威瓦尔德公司，并在去年2月购买了世界上最现代化的造船厂之一STX法国 (STX France) 50%的股份，使芬坎蒂里集团成为西方最大造船厂。



Fabrizio Ferri

Abruzzese, classe 1977, è ceo di Fincantieri Cina dal 2014. Manager in Spagna, a Barcellona, e negli Stati Uniti, a Milwaukee, nel settore automotive, nel 2009 si è trasferito per la prima volta in Cina, a Shanghai, dove ha aperto gli uffici di una società italiana del gruppo Severstal, multinazionale russa dell'acciaio. Nel 2012 è entrato in Fincantieri a Trieste, come responsabile del marketing strategico per il business navi da crociera

费比诺·费里

意大利阿布鲁佐人，出生于1977年，自2014年起担任芬坎蒂里中国区首席执行官。费里曾在西班牙巴塞罗那、美国密尔沃基担任汽车行业经理。他于2009年首次来到中国上海，为俄罗斯谢尔钢铁公司 (Severstal Group) 下属的一家意大利公司开设办事处。他于2012年加入芬坎蒂里 (的里雅斯特)，担任游轮业务战略销售负责人。

Nel sudest asiatico Fincantieri ha un altro importante punto d'appoggio in Vietnam, dove Vard controlla un cantiere di 110 mila metri quadrati nell'estremo sud della penisola, che sta lavorando a pieno ritmo sulla commessa dell'armatore australiano Coral Expeditions per la progettazione e la costruzione di una nuova nave da crociera di lusso di piccole dimensioni, 93,5 metri e larga 17,2 in consegna per il 2019. In Europa, oltre ai cantieri italiani, presidia un altro punto strategico sulla via della Seta, sul Mar Nero in Romania, mentre all'inizio di quest'anno ha messo le basi anche in Qatar, che ha recentemente varato il progetto di un nuovo porto mercantile a Doha e si prepara a giocare il ruolo di scalo importante sulle rotte che dall'Asia portano al Mediterraneo. Nell'Emirato, dove Fincantieri sta lavorando alla fornitura di una commessa per 7 navi di superficie da 4 miliardi di euro, che comprende servizi di assistenza, training e manutenzione, è stata annunciata la costituzione di una società di servizi, che potrebbe diventare il primo passo per creare un nuovo cantiere nell'area del Golfo Persico, strategica non solo per il traffico di scambi e di petrolio, ma anche per il consumo di super yacht, attività in cui Fincantieri ha una tradizione importante.

E nei prossimi anni, tutti in crociera

Il Ministero cinese dei Trasporti prevede che la Cina diventerà nei prossimi anni il secondo mercato crocieristico al mondo dopo gli Stati Uniti, sulla spinta della crescita economica, dell'incremento del potere d'acquisto dei consumatori e della domanda interna nel settore. Già nel 2020 i passeggeri dovrebbero essere ben 4,5 milioni e potrebbero più che raddoppiare, si stima, entro la fine del prossimo decennio, a 10 milioni. Se così fosse alimentarebbero una domanda di oltre cento navi passeggeri. In questa ipotesi, realistica, il tasso di penetrazione della crocieristica sulla popolazione resterebbe ancora del tutto marginale, compreso tra lo 0,5 e l'1%, ampiamente inferiore perciò a quello registrato nei mercati tradizionali in Europa e Nord America, dove si attesta attorno al 3,5%. Sulla base di queste previsioni Fincantieri sta entrando, anche in Cina, nel business delle business riparazioni navali grazie alla firma di un accordo con Huarun Dadong Dockyard (HRDD). L'intesa include lo sviluppo di competenze tecniche, di project management e di procedure logistiche. Con la business unit dedicata Ship repair and conversion, Fincantieri oggi fornisce esperienza tecnica dando supporto anche ai principali operatori crocieristici stranieri che operano nel mercato locale. HRDD è la società leader nelle riparazioni e trasformazioni navali, con strutture situate nei pressi del cruise terminal di Shanghai. Il cantiere, dotato di cinque

bacini, si adatta a un ampio ventaglio di tipologie e vanta un patrimonio di competenze specifiche che lo rendono capace di soddisfare anche le esigenze del settore crocieristico.

全副武装抢占中国市场

中国交通运输部 (Ministry of Transport of the PRC) 预测，在经济增长、消费者购买力水平提高和国内需求的推动下，中国将成为仅次于美国的世界第二大邮轮市场。到2020年，中国市场预计将有多达450万乘客。到下一个十年结束时，这个数字可能增加一倍以上，达到1000万。如果预测准确，那么中国将需要超过一百艘客轮。倘若依照这个务实的假设，邮轮行业对人口的渗透率将保持在一个较低的比率，只有0.5%到1%，远低于欧洲和北美传统市场的记录 (3.5%左右)。基于上述预测，芬坎蒂里借助与华润大东船务工程有限公司 (HRDD) 签署协议，同时进入了中国船舶维修市场。该协议包括技术技能研发、项目管理和后勤程序开发。凭借专门的船舶修理和改装业务部门，现今芬坎蒂里为不同公司提供技术经验、支持主要外国邮轮运营商在本地市场经营。华润大东船务工程有限公司位于上海邮轮码头附近，是领先的船舶维修和改装公司。它配备了五个码头，适用于各种类型的船舶。此外，它拥有大量专项技术，能够满足邮轮行业的需求。

Not just cruises on the Chinese route

The Asian expansion of Fincantieri revolves around China and the historic agreement of February 2017 between Fincantieri and China State Shipbuilding Corporation (CSSC), the main Chinese shipbuilding group with a turnover of over 30 billion dollars, and the American company Carnival Corporation. At the Waigaoqiao Shipbuilding site in Shanghai, the Italian shipyard will build two cruise ships and has another four optioned. Then, two months later in May, Fincantieri was involved by CSSC and the Baoshan district in the construction of a shipbuilding park. The Italian company which has made more than 7,000 ships in its over 230 years of history is using this strategy to pave its way in a booming market destined for record growth thanks to the new Maritime Silk Road project.

The main international operators, first and foremost the Carnival group, have long defined clear growth strategies in this area through the transfer of vessels to China, the creation of new dedicated brands and the development of partnerships with local tourism operators. The Chinese government has also launched a series of initia-

tives aimed at supporting and developing the domestic tourism market and in particular the cruise segment, including the cruise industry growth project within the last five-year strategic plan, entrusting the program's implementation to CSSC.

The agreement for the construction of the two cruise ships with a design personalised for Chinese customers is for about 1.5 billion dollars for the first two boats, which are the first two of this kind ever made in China. "Looking at the global scenario means trying to broaden our borders and access the most complex markets. Without such a commitment, there is no chance of remaining competitive in the medium and long term", commented Giuseppe Bono, CEO of the Italian group and one of the signatories of the agreement, during a seminar focusing on "One Belt, One Road" in the presence of Fabrizio Ferri, CEO of Fincantieri China, and the vice president of CSSC, Chen Qi.

Beyond the value of the contract itself, among other things there is also the possibility for the companies in Fincantieri's Italian production chain to work on the Baoshan project, which will be dedicated

to cruise, shipbuilding and maritime activities, and already hosts the largest commercial and cruise ship port of China. The proposal's attractiveness also depends on the privileged economic conditions offered by the Shanghai Free Trade Zone, which oversees the management of the area, ensuring loans from local banks, tax breaks, land and other resources to encourage the establishment of foreign companies.

The weight given to cruise shipbuilding within the Made in China 2025 industrial development program reflects Beijing's willingness to favour the entry of national shipyards into the sector, considered the last exclusive reserve of European manufacturers; but the Fincantieri-CSSC joint venture has put Italy in a position to preside over the new hub, with direct participation. Fincantieri has another important establishment in Southeast Asia, more specifically in Vietnam. The subsidiary Vard manages a 110,000 square metre shipyard in the extreme south of the peninsula, which is working at full speed on the order of the Australian shipowner Coral Expeditions for the design and construction of a new, small, luxury cruise ship (93.5 metres long and 17.2 wide) for delivery in 2019. In addition to its Italian shipyards, the Trieste-based group presides over another strategic point on the Silk Road in Europe which is located on the Black Sea in Romania, while at the beginning of this year it also laid foundations in Qatar, which recently launched the project for a new merchant port in Doha in preparation of becoming an important port on the routes that lead from Asia to the Mediterranean. In the Emirates, Fincantieri is working on the supply for a contract of 7 ships for 4 billion euros, which includes support, training and maintenance services, and announced the establishment of a service company which could become the first step for the construction of a shipyard in the Persian Gulf area: strategic not only for trade in oil, but also for the demand for super yachts, an activity in which Fincantieri has important traditions.



La produzione di Fincantieri spazia dalle navi speciali, molte delle quali realizzate dai cantieri della norvegese Vard, nelle foto in alto, alle piattaforme per l'industria oil&gas, fino ai superyacht di gran lusso. Il gruppo ha 20 stabilimenti in 4 continenti dove lavorano quasi 20 mila dipendenti

Fincantieri不仅生产特殊船舶，其中许多由挪威的Vard造船厂建造，见上图，还建造油气开采平台和豪华的超级游艇。Fincantieri集团在4大洲拥有20个工厂，雇佣约2万员工

Dove corrono i binari tricolori

IL GRUPPO GUIDATO DA GIANFRANCO BATTISTI È TRA I PIÙ ATTIVI NEI GRANDI PROGETTI LEGATI ALLA BRI ATTRAVERSO LE SUE CONTROLLATE ANAS, IMPEGNATA IN RUSSIA E IN MEDIOORIENTE, E ITALFERR, CHE PUNTA ALL'AFRICA ED È LEADER NEL GOLFO PERSICO

di Franco Canevesio

«L'espansione internazionale è uno dei cinque pilastri del Piano industriale 2017-2026. All'estero siamo presenti in oltre 60 paesi, dove nel 2017 abbiamo generato ricavi per oltre 1,4 miliardi di euro,» ha spiegato a Mf Fabrizio Favara, direttore Strategie, pianificazione, controllo e sostenibilità del gruppo FS Italiane che comprende, tra gli altri, RFI, Trenitalia, Anas, Italferr, Busitalia e Italcertifer. «Il business internazionale costituisce oggi oltre il 15% dei ricavi complessivi dell'intero gruppo. Il nostro obiettivo è raggiungere il 23% nel 2026, un raddoppio dello share che, con il concomitante raddoppio dei ricavi complessivi, porterà a quadruplicare l'attuale fatturato estero, posizionando FS Italiane al livello degli altri player ferroviari europei, con 4,2 miliardi di ricavi dall'estero al 2026,» ha rivelato Favara.

Una delle leve che il management è deciso a utilizzare riguarda i progetti lungo le nuove Via della Seta. Quella dei Balcani avrà per il gruppo una rilevanza, come evidenziano le mosse già compiute che al momento assicurano commesse per 30 milioni di euro. In Serbia, tramite Italferr, FS Italiane controlla Ies Doo che svolge attività di ingegneria anche in Albania e Bosnia Erzegovina ed è in trattativa con Jsc, Serbian railways infrastructure, per la ristrutturazione di alcune linee ferroviarie importanti e per la modernizzazione del Corridoio X, della Belgrade-Rakovica-Resnik e della Nis-Dimitrovgrad. In Albania FS è impegnata

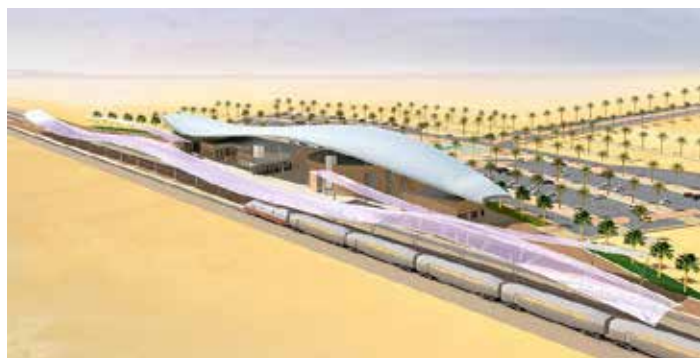
nella ricostruzione della linea Tirana-Durazzo e della Vore-Hani Hotit (119 km). In Grecia, il gruppo ha acquisito nel 2017 Trainose, prima società di trasporto ferroviario passeggeri e merci privatizzata dal governo. Nell'area l'attività sulle linee ferroviarie si combina con quella di Anas che punta alla realizzazione e gestione, in partenariato pubblico privato dell'autostrada Ionico-Adriatica tra Albania e Montenegro, dell'Autostrada della Pace tra l'Albania e la Serbia e il completamento del Corridoio 11, tra la Serbia e la Romania. Anas International partecipa anche alla privatizzazione dell'autostrada Egnatia, 900 chilometri dal porto di Igoumenitsa, al confine con la Turchia.

Il disegno strategico è quello di unire, con ferrovie e arterie a grande scorrimento, l'Europa centro-orientale con gli avamposti del continente asiatico e in particolare con la Turchia e l'Iran. In Turchia il gruppo FS è impegnato nella progettazione dei 27 km di collegamento ferroviario fra l'aeroporto di Esenboga e Ankara, ma soprattutto ha lavorato alla supervisione dei lavori del tunnel Eurasia sotto il Bosforo. In Iran, FS ha avviato una collaborazione con le ferrovie locali su progetti importanti, tra cui lo studio preliminare di due linee ad alta velocità, la Qom-Arak e la Teheran-Hamedan, che collegheranno le principali città del paese con 440 chilometri di doppio binario elettrificato. Il valore della commessa, 10 milioni di euro, si allarga su un più ampio progetto di cooperazione che prevede la creazione di un



La rete ad alta velocità realizzata da FS in Italia è considerata tra le più avanzate ed efficienti nel mondo. La capacità progettuale del gruppo si evidenzia anche nelle grandi stazioni, come quelle di Afragola sulla Napoli-Salerno (in alto a destra). Sotto, il progetto di una stazione sulla linea Landbridge nel deserto saudita

FS in Italia建设的铁路网被认为是世界上最先进和最高效的铁路之一。集团的设计能力也体现在大型火车站里，如那不勒斯-塞莱诺铁路线中的Afragola站（右上图）。下图为沙特阿拉伯沙漠大陆桥铁路火车站的设计。



意大利国家铁路开拓国际市场之路——绿白红三色旗连接世界

“开拓国际市场是我们《2017-2026商业计划》(2017-2026 Business Plan)的五大支柱之一。我们的业务涉及海外60多个国家，2017年收入超过14亿欧元。”意大利国家铁路集团(FS Group)战略规划控制与可持续发展总监法布里齐奥·法瓦拉(Fabrizio Favara)对《米兰金融》(MF)如是说。意大利国家铁路集团包含意大利国家公路管理公司(Anas)、意大利工程服务公司(Italferr)、意大利铁路研究与认证机构(Italcertifer)和意大利铁路公司(Trenitalia)等子公司。“现在，国际业务占整个集团总收入的15%以上。我们的目标是这一数字在2026年达到23%，随着总收入增加一倍，海外收入将再翻一番变为目前的四倍，即2026年国铁海外收入42亿美元，那么意大利国铁将与其他欧洲铁路运营商达到相当水平。”法瓦拉透露。

“一带一路”沿线项目是首席执行官雷纳托·马松奇尼(Gianfranco Battisti)领导的意大利国铁管理层决定用以提升国际业务收入的手段之一。巴尔干半岛将对意大利国铁具有重要意义，这从获得的3000万欧元合同就可看出。意大利国铁控股塞尔维亚工业电子工程(IES)公司。该公司也在阿尔巴尼亚和波斯尼亚黑塞哥维那开展工程活动，目前正在与塞尔维亚铁路基础设施建设公司(JSC)协商，以重建一些重要的铁路线并实现贝尔格莱德(Belgrade)经拉科维察(Rakovica)至雷斯尼克(Resnik)和尼沙瓦至季米特洛夫格勒(Nis-Dimitrovgrad)铁路10号走廊的现代化改造。在阿尔巴尼亚，意大利国铁正在参与重建119公里的提拉那至杜拉佐(Tirana-Durazzo)和沃勒至哈尼霍蒂特线(Vore-Hani Hotit)。意大利国铁于2017年收购了希腊国家铁路公司(TrainOSE)，该公司是希腊政府第一个私有化的客运和货运铁路企业。虽然意大利国家公路管理公司最近刚成为意大利国铁下属子公司，但是它也在希腊联合参与了相关铁路建设。二者主要负责以PPP模式(政府和社会资本合作)建造和管理阿尔巴尼亚和黑山之间的爱奥尼亚至亚得里

亚海(Ionian-Adriatic)高速公路。该高速公路被誉为阿尔巴尼亚和塞尔维亚之间的“和平之路”。同时，这两家公司还需完成塞尔维亚和罗马尼亚之间的11号走廊(Corridor 11)工程。此外，意大利国际公路管理公司(Anas International)还竞标了埃尼亚特高速公路私有化项目，该高速与土耳其接壤的伊古迈尼察(Igoumenitsa)港口距离900公里。意大利国铁的战略计划是以铁路和高速公路架接中欧、东欧与亚洲大陆前哨之间的桥梁，特别是土耳其和伊朗两国。在土耳其，意大利国铁参与设计埃森博阿机场(Esenboga Airport)和安卡拉之间全长27千米的铁路。然而，最重要的是，意大利国铁还会监督博斯普鲁斯海峡下欧亚大陆隧道建设。在伊朗，马松奇尼已与当地铁路公司就重要项目展开合作，其中包括初步研究库姆至阿拉克(Qom-Arak)和德黑兰至哈马丹两条高速铁路线。这两条440公里双动力轨道交通线将连接伊朗的主要城市。该项目合同价值1000万欧元，同时还包括更广泛的合作项目——意大利铁路研究与认证机构建立铁道车辆测试中心以及培训伊朗工作人员和系统维护。此外，意大利国际公路管理公司还签署了一份协议，负责建设和管理大不里士和霍拉马巴德之间长800公里的南北高速公路。不过，意大利国铁警告称：“美国退出伊朗核协议引发国际争端，这些项目面临风险。”就目前而言，波斯湾的阿拉伯海岸似乎风险较小，意大利国铁在此也参与其他重要项目。在沙特阿拉伯，意大利国铁正在与安萨尔多信号集团(Ansaldo STS)等联合企业建立伙伴关系，很快将获得管理利雅得六条地铁线中四条线路的标的，以及运营沙特铁路公司(SAR)车站、工厂和资产的资格。另外，意大利国铁还对即将到来的沙特铁路网络招标以及麦加-麦地那高速线路技术系统的安全认证感兴趣。意大利工程服务公司最近在沙特利雅得开设了办事处。它已经完成了沙特大陆桥(Saudi Landbridge)的设计：用于联通红海和波斯湾长达1,300公里的格达(Gedda)-朱拜勒陆桥，这是在阿拉伯半岛最重要的设计研究，价值约6000万欧元。



Gianluigi Vittorio Castelli

milanese, classe 1954, è presidente del Gruppo Fs da luglio scorso e da settembre presidente dell'Associazione europea delle società ferroviarie. Laureato in Fisica, ha lavorato per 18 anni in Etnoteam come direttore della divisione sistemi, per Fiat Auto, nella divisione sistemi, per Omnitel, poi Vodafone dove ha guidato il passaggio alla rete 3G e per ENI come vice presidente lct

Gianluigi Vittorio Castelli 米兰人, 出生于1954年, 今年7月出任意大利国家铁路集团总裁并自9月起兼任欧洲铁路公司协会主席。他毕业于物理专业, 作为系统部门主任为Etnoteam公司工作了18年。还曾为菲亚特汽车公司的系统部门工作, 曾领导沃达丰公司向3G网络过渡, 以及曾在埃尼公司的信息通信技术部门出任副总裁。



Gianfranco Battisti

è ceo dal 31 luglio scorso del gruppo Fs Italiane, dove ha trascorso gli ultimi 20 anni di attività professionale, ultimamente come responsabile delle attività immobiliari e, prima, come direttore della divisione passeggeri sulle tratte Alta Velocità, dove ha ottenuto risultati molto positivi. Dal 1988 al 1997 ha lavorato per il gruppo Fiat Auto, con incarichi di responsabilità nel settore commerciale

Gianfranco Battisti

他有意大利国家铁路集团工作了20年并于今年7月出任首席执行官, 在担任首席执行官之前是房地产业务的负责人, 再之前曾担任高速航线客运部门的主管并取得了可喜的成绩。从1988年到1997年在菲亚特汽车公司担任商务部门的负责人。

test center per il materiale rotabile curato da Italcertifer, la formazione del personale iraniano e la manutenzione degli impianti. In Iran anche Anas International ha sottoscritto un accordo per la realizzazione e gestione del Corridoio autostradale Nord-Sud tra Tabriz e Khorramabad di 800 chilometri.

Sul versante arabo del Golfo Persico FS è impegnata in altri importanti progetti. In Arabia Saudita, sta partecipando in partnership con un consorzio di aziende tra cui Ansaldo STS, alla gara, di imminente aggiudicazione, per la gestione di quattro della sei linee della metro di Riad e a un'altra gara per la gestione delle stazioni, impianti e immobili di SAR, la società ferroviaria saudita. FS è interessata anche alle prossime gare del network ferroviario saudita e alla la certificazione di sicurezza dei sistemi tecnologici della linea AV Meca-Medina. In Arabia Saudita, Italferr, che ha recentemente aperto l'ufficio a Riad, ha ultimato la progettazione del Saudi Landbridge, 1.300 km di linea tra Gedda e Jubail, ossia tra Mar Rosso e Golfo Persico, il più importante studio di progettazione eseguito nella penisola arabica del valore di circa 60 milioni di euro.

Focus sull'Africa mediterranea

Nel mondo ci sono 200 aziende ferroviarie ma sono solo sette i Paesi con linee Alta Velocità. Fra questi, la rete realizzata in Italia da FS è riconosciuta a livello internazionale tra le più efficienti e all'avanguardia. Forte di questo know how, FS punta a sviluppare la propria attività progettuale e di realizzazione anche in Africa dove il gap infrastrutturale rende necessarie soluzioni tecniche di prima mano. In Algeria, dal 2008 FS fornisce supporto tecnico per la manutenzione e assistenza tecnica ad Anesrif, l'ente del ministero dei Trasporti che ha partecipato alla costruzione della nuova linea ferroviaria Addis Abeba-Djibouti da 750 km, utilizzata soprattutto per il trasporto di derrate alimentari. Di recente, ha chiuso il progetto per la costruzione dell'autostrada 4 Rocade di Algeri-Lot 1 (34 km) mentre Anas è sempre più attiva nel controllo sulla costruzione di tratte autostradali sul Lotto Est dell'autostrada est-ovest algerina (399 km), della grande autostrada est-ovest che si sviluppa nella fascia costiera, dalla frontiera con il Marocco a quella con la Tunisia. In Egitto, il gruppo italiano ha vinto la gara lanciata dalla Banca Mondiale per la consulenza sulla riforma del settore ferroviario. In consorzio con diversi partner sempre italiani (Salini, Astaldi, Saipem, Ansaldo STS e Hitachi Rail Italy) è preferred bidder in due gare: una è quella per la progettazione, costruzione e manutenzione di una linea ad alta velocità (da 250 km/h) da Ain Sokhna City, sulla costa del Mar Rosso, alla nuova città di El Alamein, sulla costa mediterranea (534 km) fino alla connessione con la nuova stazione di Alessandria; l'altra è quella per la costruzione del sistema di transito ferroviario pubblico monorotaia da Giza alla città (circa 35 km di lunghezza) e da Nasr City fino alla nuova città amministrativa (52 km). In Tunisia, ha ricevuto dall'Unione del Maghreb Arabo l'incarico per l'ammodernamento

della linea ferroviaria Trans-Magrebina (progetto finanziato dalla Banca Africana dello Sviluppo). In Libia, Anas porta avanti l'attività di supporto tecnico, amministrativo e giuridico per l'affidamento e la realizzazione dell'autostrada libica Ras Adjir-Emsaad (circa 1.700 km) dal confine con la Tunisia a quello con l'Egitto. Poi c'è il forte interesse del gruppo per la creazione di un'efficiente rete ferroviaria e autostradale Trans-magrebina che attraverserà la Mauritania, il Marocco, l'Algeria, la Tunisia e la Libia.

聚焦于北非

全球有200家铁路公司, 但是只有七个国家拥有高铁, 其中FS集团在意大利建设的高铁线是国际公认最高效和最先进的铁路之一。FS拥有丰富的专业知识, 致力于在基础设施缺乏的地区发展设计和建设方面的业务, 在此必须采用新的技术方案。因此, 北非是一个优先目标区。在阿尔及利亚, FS自2008年起为隶属交通运输部的国家铁路投资研究和监督局 (Anesrif) 提供维护和技术方面的技术支持。Anesrif曾参与主要用于食品运输全长750公里的亚吉铁路的建设。最近, FS集团完成了Rocade Algeri-Lot 1四号高速公路 (长34公里) 的建设, 而Anas则日益活跃于监督高速公路建设的领域。在埃及, 意大利集团赢得了世界银行推出的铁路改革咨询项目的招标。FS与Salini, Astaldi, Saipem, 安萨尔多STS 和日立轨道意大利公司组成的联盟是两个重要招标的最强力竞标者: 第一个招标是连接红海海岸与地中海海岸直到亚历山大港新火车站的250千米/小时高速铁路的设计、建设和维护; 第二个是吉萨到开罗 (35公里) 和Nasr City到新行政首都 (52公里) 的单轨铁路建设。在突尼斯, 阿拉伯马格里布联盟委托FS集团实现马格里布铁路现代化 (该项目由非洲开发银行资助)。在利比亚, Anas为Ras Adjir-Emsaad利比亚高速公路的建设和委托提供技术、行政和司法方面的协助。该公路全长约1700公里, 从突尼斯边界直到埃及边界。



Where Italian tracks run

International expansion is one of the five pillars of the 2017-2026 Business Plan. We are present in over 60 countries abroad, where in 2017 we generated revenues of over 1.4 billion euros”, Fabrizio Favara explained to MF as the Director of Strategies, Planning, Control and Sustainability of the FS group which includes, among others, the companies Anas, Italferr, Italcertifer and Trenitalia. “International business now accounts for over 15% of the entire group’s total revenues. Our goal is to reach 23% in 2026, doubling the share which, with the concomitant doubling of total revenues, will lead to a quadrupling of the current foreign turnover, positioning FS at the level of the other European railway players, with 4.2 billion revenues from abroad in 2026”, Favara revealed. One of the levers that FS’s management is determined to use concerns projects along the Belt and Road. The Balkans will be significant for

the group, as can already be seen by its having already secured contracts for 30 million euros. FS controls Iles Doo in Serbia, which also carries out engineering activities in Albania and Bosnia Herzegovina, and is currently in talks with JSC, Serbian Railways Infrastructure, for the restructuring of some important railway lines and for the modernisation of Corridor X of the Belgrade-Rakovica-Resnik and Nis-Dimitrovgrad lines. In Albania FS is engaged in the reconstruction of the Tirana-Durazzo and Vore-Hani Hotit lines (119 km). In Greece the group acquired Trainose in 2017, the first passenger and cargo railway company privatised by the government. The group’s railway activity in the area is combined with that of Anas, which has recently become part of the FS Group, focusing on the construction and management, in a private-public partnership for the Ionian-Adriatic highway between Albania and Montenegro, of

the Highway of Peace between Albania and Serbia and the completion of Corridor 11 between Serbia and Romania. Anas International is also participating in the privatisation of the Egnatia motorway, 900 km from the port of Igoumenitsa, on the border with Turkey. The strategic plan is to unite Central and Eastern Europe with the outposts of the Asian continent, and in particular with Turkey and Iran, with railways and high-flowing connections. In Turkey the FS Group is involved in the design of the 27 km railway link between the Esenboga Airport and Ankara, but above all it has worked to oversee the creation of the Eurasia tunnel under the Bosphorus. In Iran FS Italiane has started a collaboration with local railways on important projects, including the preliminary study of two high-speed lines, Qom-Arak and Teheran-Hamedan, which will connect the main cities of the country with 440 kilometres of twin powertrack. The contract’s 10 million euro value expands over a broader cooperation project that involves the creation of a test centre for rolling stock managed by Italcertifer, the training of Iranian personnel and the systems’ maintenance. In Iran Anas International has also signed an agreement for the construction and management of the North-South motorway Corridor between Tabriz and Khorramabad of 800 km. “These projects are at risk after the international disputes arising from the US withdrawal from the Iranian nuclear agreement”, FS has warned. At the moment, the Arab coast of the Persian Gulf seems less risky, where FS is involved in other important projects. In Saudi Arabia it is participating in a partnership with a consortium of companies including Ansaldo STS, in the tender soon to be awarded for the management of four of the six lines of the Riyadh metro and another tender for the management of the stations, plants and properties of SAR, the Saudi railway company. FS is also interested in the upcoming tenders of the Saudi railway network and the safety certification of the technological systems of the Mecca-Medina AV line. In Saudi Arabia Italferr, which recently opened an office in Riyadh, has completed the design of the Saudi Landbridge: 1,300 km of lines between Gedda and Jubail, i.e. between the Red Sea and the Persian Gulf, the most important design study carried out in the Arabic peninsula and worth around 60 million euros.

I lavori di scavo per la linea rossa della metropolitana di Doha, capitale del Qatar, dove Italferr ha partecipato utilizzando un sistema di progettazione all'avanguardia, il Mib. In alto il progetto di una stazione della metropolitana di Riad, alla cui gestione il gruppo italiano sta puntando

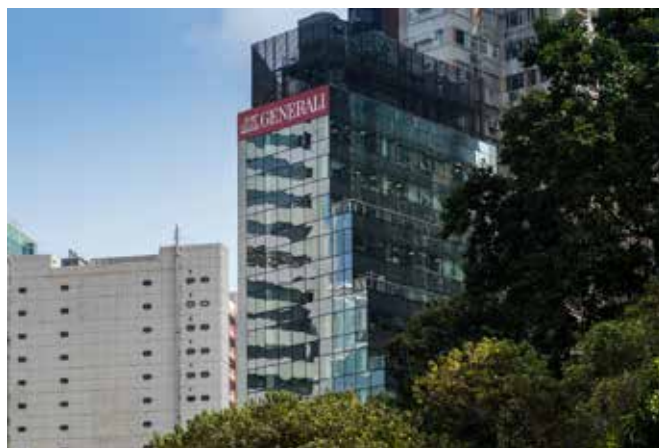
卡塔尔首都多哈红线地铁的挖掘工作，在此Italferr采用了先进的Mib设计系统。上图为利雅得地铁站的设计，意大利FS集团正在尝试参与该项目的管理。

Polizze a tutta Asia, ma il perno è in Cina

LA CRESCITA A DOPPIA CIFRA DEL RAMO VITA NELLA REPUBBLICA POPOLARE È UN RISULTATO CHE STA TIRANDO L'ESPANSIONE DEL GRUPPO ANCHE NEL RAMO DANNI E ALLARGANDO LA SUA PRESENZA IN ALTRI MERCATI CHIAVE DELL'ESTREMO ORIENTE

di Nicola Brillo

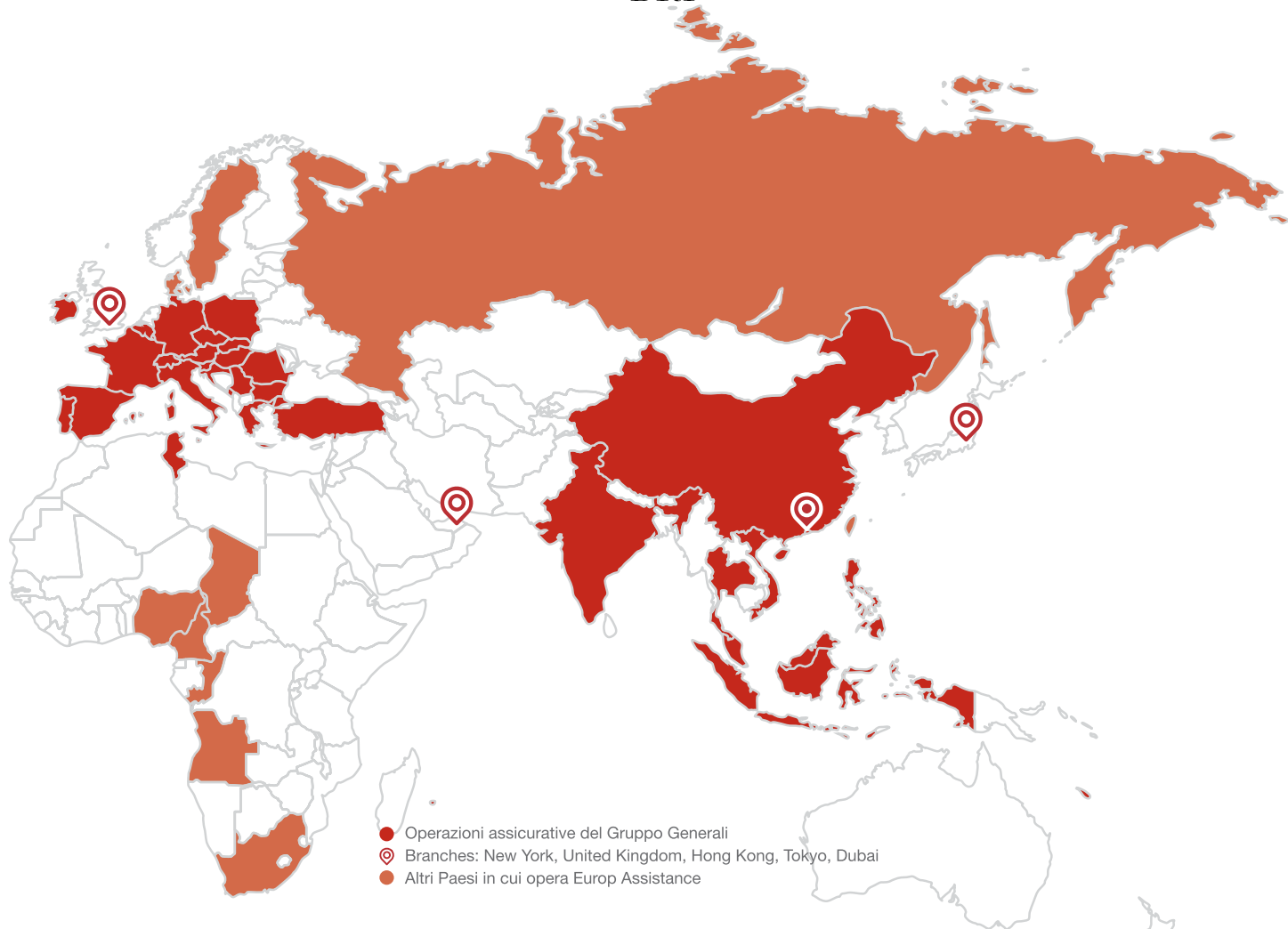
Focus Asia, con perno sulla Cina: il go east del Leone triestino non è solo una vocazione che affonda le radici nella storia mercantile delle origini, ma l'attrazione di un business che sta crescendo, spesso a doppia cifra, trainando lo sviluppo generale. Nel 2017, l'espansione del ramo Vita in Asia è stato trainata dalla Cina, e in particolare dai prodotti risparmio. La nuova produzione in termini di valore attuale dei premi di nuova produzione, il pvnbp, ha mostrato un incremento superiore al 14% nella Repubblica Popolare. E la redditività, misurata dal rapporto tra margine e pvnbp, della regione asiatica ha registrato un notevole incremento grazie soprattutto alla Cina, dove nel segmento Vita, Generali occupa la quarta posizione tra gli operatori stranieri, con il 7% di quota di mercato. «Generali China è una delle joint venture assicurative di maggior successo nel Paese, grazie a una distribuzione multi canale molto efficace, una presenza ed una copertura geografica ampia con 100 uffici presenti in 14 municipalità e province,» ha spiegato Alex Cheung, General Manager di Generali China Life, «in questi anni abbiamo registrato una crescita solida, le nostre reti di vendita si stanno espandendo velocemente e in modo sostenibile». Merito anche della vocazione globale del gruppo che aveva spinto i dirigenti di oltre 100 anni fa a stabilire la prima base operativa nel Celeste Impero. Dando seguito alla tradizione, è stato all'inizio del XXI secolo che il Leone, con Alfonso Desiata presidente, è tornato a giocare un ruolo di primo piano nel territorio cinese, dopo aver ottenuto, nel giugno del 2000, la prima licenza assicurativa concessa dopo l'ingresso nel Wto dalla China Insurance Regulatory Commission, per l'esercizio dell'attività assicurativa Vita e la vendita di polizze individuali. È stato sulla base di quell'autorizzazione che, due anni dopo, Trieste è riuscita a stringere una solida alleanza con il colosso petrolifero di stato Cnpc (China National Petroleum) per assicurare i suoi dipendenti. Ed è ancora con Cnpc che nel 2007 ha dato vita a Generali China Insurance per operare nel ramo danni. Oggi la struttura organizzativa si basa su oltre



20 filiali e più di 2.400 dipendenti, una rete di 18 mila agenti che coprono 14 province e municipalità, facendo perno sugli headquarter di Pechino, per entrambi i rami. Dal 2016 una nuova compagnia vita basata a Hong Kong, Generali HK Life, si è attivata sul segmento della clientela high net worth sotto la direzione di Thomas Young. Nel ramo danni Generali occupa

Qui, sopra, dall'alto la sede di Generali Life a Hong Kong, aperta nel 2016, e il quartier generale italiano a Mogliano Veneto, nei pressi di Venezia, dove sono accentrati molti dei servizi generali di gruppo. Nella pagina accanto la mappa della presenza Generali in tre continenti e, sotto, la sede storica di Trieste

上图中是从高空看到的中意人寿（香港）办事处，于2016年开业，还有莫利亚诺韦内托镇的意大利总部，位于威尼斯附近，在此还有集团的许多总务部门。另一页是忠利集团的全球分布图，下图是历史悠久的里雅斯特总部。



忠利集团的业务扩至整个亚洲，但重心在中国

总部位位于的里雅斯特 (Trieste) 的意大利保险公司忠利集团制定了“东扩”主题，这不仅是根植于公司商业历史起源的使命，也是促进公司营业额呈两位数增长的动力，并推动公司整体发展。2017年，该集团在亚洲人寿保险业务的增长主要源自中国，特别是储蓄产品。就新业务保费折现值 (PVNPB) 而言，该新产品在中国的增幅超过14%。以利润与新业务保费折现值之比衡量的亚洲地区的盈利能力得到显著上升，应尤其归功于中国，在中国市场的人寿保险业务方面，忠利集团在外资经营机构中排名第四，市场份额为7%。“中意人寿保险 (Generali China) 是在中国最成功的保险合资企业之一，这得益于高效的多渠道分销、充足的业务和广泛的区域覆盖，我们在14个省市设有100个办事处”，中意人寿保险总经理张剑锋 (Alex Cheung) 解释道，并补充说，“过去几年，我们呈稳步增长，我们的销售网络正在以可持续的方式迅速扩张。”这也归功于忠利集团的全球使命，这一使命使得该集团100多年前的领导者在中国建立了第一个运营地。遵循此传统，在21世纪初期阿方索·德西亚塔 (Alfonso Desiata) 领导集团之后，忠利集团重新在中国发挥引领作用，获得2000年中国进入世贸组织 (WTO) 后，中国保险监督管理委员会 (China Insurance Regulatory Commission) 颁发的第一份保险许可证。该许可证适用于人寿保险和个人保单的销售。两年后，忠利集团与国有石油公司中国石油天然气集团

公司 (CNPC) 签订协议，为该公司员工承保。2007年，中国石油天然气集团公司与忠利集团合作建立中意人寿保险公司，运营非寿险业务。如今，中意人寿的组织结构已经发展壮大，以位于北京总部的两个分支机构作为支点，下设20个分支机构，100多个办事处，拥有2400多名直属员工以及覆盖14个省市18000名代理商的网络。总部位于香港的新人寿保险公司忠利保险香港分公司 (Generali HK Life) 于2016年成立，以高净值客户群为目标。在非寿险业务方面，该集团保有市场第七的位置，占保费收入的2.3%不仅销售给零售客户，还销售给企业和商业部门，对象不仅包括中国本地公司，还包括许多跨国公司。

忠利集团在亚洲其他地区的业务始于九十年代末的菲律宾，并在接下来的几十年通过在印度尼西亚、泰国、越南和印度开设人寿保险公司而得到巩固，

这些公司的业务主要集中在储蓄、纯风险和疾病保险部分。该集团专注于印度、马来西亚、泰国和日本的非寿险业务。2016年，集团关闭了与菲律宾合作伙伴菲律宾金融银行 (Banco De Oro) 的合资企业，同时创建了一家新公司，这家公司由忠利集团全资控股，并由集团人寿和员工福利部门运营。2014年底，集团与马化控股有限公司 (Multi-Purpose Capital Holdings Berhad) 达成协议，进入马来西亚市场。总体而言，忠利集团在亚洲的业务分布在九个市场，这些市场的保险渗透率低、储蓄率高、经济增长强劲





Gabriele Galateri di Genola

romano, classe 1947, è presidente del gruppo da aprile 2011. Dirigente delle finanziarie della famiglia Agnelli, è stato ceo di Ifil e di Ifi negli anni 90, finché nel 2002 è diventato ceo di Fiat per un anno. Nel 2003 fino al 2007 è stato presidente di Mediobanca, il maggiore azionista di Generali, e vicepresidente di Generali fino al 2010. Dal 2007 al 2011 è stato presidente di Telecom Italia

加布里埃拉·加拉特里·迪·杰诺拉 (Gabriele Galateri di Genola)
于1947年出生于罗马, 自2011年4月起担任忠利集团总裁。作为阿涅利 (Agnelli) 家族的融资经理, 他在九十年代担任伊菲尔公司 (IFIL) 和意大利工业金融集团 (IFI) 的首席执行官 (CEO), 然后于2002年担任了一年的菲亚特 (Fiat) 首席执行官。2003年至2007年, 他担任忠利集团最大股东米兰投资银行 (Mediobanca) 的总裁, 2010年担任该集团的副总裁。2007年至2011年, 他还担任了意大利电信 (Telecom Italia) 的总裁。



Philipp Donnet

francese, classe 1960 è ceo del gruppo da marzo 2016, dopo essere stato per tre anni responsabile delle attività in Italia. Prima di entrare in Generali, è stato ceo della regione Asia-Pacifico per il Gruppo AXA, dal 2006, ceo di AXA Japan, dal 2003, e ceo di AXA per sud Europa, Medio Oriente, Canada e America Latina dal 2001. Ha lavorato anche come ceo di AXA RE per due anni

菲利普·多奈特 (Philipp Donnet)
于1960年出生于法国, 自2016年3月起一直担任忠利集团的首席执行官, 在此之前曾担任过三年意大利全国业务经理。在加入忠利集团之前, 他自2001年起担任安盛集团 (AXA) 南欧、中东、加拿大和拉丁美洲地区首席执行官, 自2003年起担任安盛集团日本首席执行官, 自2006年起担任安盛集团亚太地区首席执行官。他还在安盛再保险公司 (AXA RE) 担任过两年的首席执行官。



Roberto Leonardi

è responsabile del business in Asia, che conta complessivamente una raccolta premi per 2,4 miliardi di euro. Ha oltre 25 anni di esperienza nel ramo vita, malattie e danni, acquisita lavorando prima per United Health International di cui è stato ceo, poi per Axa Asia e per Munich Reinsurance sempre con focus sui paesi dell'Estremo Oriente

罗伯托·里奥纳尔迪 (Roberto Leonardi)
亚洲的业务主管, 该地区保险总额达近24亿欧元。他在人寿保险、疾病保险和损失保险领域有25年的经验, 先是在联合健康集团担任首席执行官, 之后为安盛亚洲和慕尼黑再保险公司工作, 负责远东国家的业务。

Più rosso che bianco, Genagricola in Cina

«La Cina è un mercato di importanza strategica e offre enormi possibilità di espansione per il mercato del vino italiano, ma l'Italia, a dispetto della propria capacità produttiva e dell'ottima qualità del proprio prodotto, arranca dietro ad altri produttori,» ha spiegato Alessandro Marchionne, ceo di Genagricola la maggiore azienda agricola italiana, estesa su 13 mila ettari, con 25 aziende che si occupano di allevamento, colture erbacee, produzione di energia rinnovabile e viticoltura. Quest'ultima è l'attività di punta e si basa su sette aziende vitivinicole di grande qualità. Per diventare un attore di primo piano anche nel mercato cinese, in forte e continua crescita, Genagricola ha dato vita a Cina Sinodrink, società di importazione che, oltre ai brand delle 10 tenute del gruppo, importa altri prestigiosi vini italiani. «Per fare breccia nel consumatore cinese puntiamo più sul rosso che sul bianco, sulla consapevolezza e la formazione: incoming, masterclass, walk-around-tasting, visite delle nostre cantine e del nostro paese, seminari formativi e degustazioni sono gli strumenti che ci aiutano anno dopo anno a confermare il trend positivo delle vendite dei nostri vini,» ha spiegato Marchionne. I risultati stanno arrivando e quest'anno

Genagricola sta crescendo a doppia cifra. Nel 2017 ha esportato in Cina circa 200 mila bottiglie di cui 80 mila con l'etichetta Genagricola.

在中国, 忠利农业集团 (Genagricola) 主推红色葡萄酒



Alessandro Marchionne

“中国是一个具有战略意义的重要市场, 为意大利葡萄酒市场提供了巨大的扩张机会, 尽管拥有巨大的产能和卓越的产品质量, 但意大利仍落后于其他生产商”, 意大利最大的农业公司忠利农业集团首席执行官阿莱桑德罗·马尔其奥尼 (Alessandro Marchionne) 解释说。该集团占地13000公顷, 旗下有25家从事育种、草本作物、可再生能源生产和葡萄栽培的公司。后者是其旗舰活动, 以七家意大利高品质葡萄酒厂为基础。目前中国的经济正在保持持续的强劲增长, 为在中国市场成为领先企业, 忠利农业集团创建了中国华饮 (Sinodrink), 这是一家进口该集团十大产业品牌以及其他著名意大利葡萄酒的进口公司。“为了给中国消费者留下深刻印象, 我们更关注红葡萄酒而不是白葡萄酒, 以及着重于提高人们对葡萄酒的认识和进行培训: 入门、大师班、走动品尝、参观我们的葡萄酒厂和我们的国家、培训研讨会和品鉴会, 这些活动都可以帮助我们巩固我们葡萄酒多年来的积极销售趋势,” 马尔其奥尼解释道。结果是令人欣喜的: 今年忠利农业集团的营业额正以两位数增长。2017年, 它向中国出口了约20万瓶葡萄酒, 其中8万瓶带有忠利农业集团商标。

la settima posizione sul mercato cinese con un quota del 2,3% vendendo premi non solo alla clientela retail ma anche nel settore corporate & commercial, alle imprese locali e alle tante multinazionali presenti in Cina. La presenza nel resto dell'Asia, partita dalle Filippine alla fine degli anni 90, si è consolidata nei decenni successivi aprendo varie società per l'attività nel ramo Vita in Indonesia, Tailandia, Vietnam e India, concentrata prevalentemente nei segmenti risparmio, puro rischio e malattia. Nel ramo Danni Generali ha puntato su India, Malesia, Tailandia e Giappone. Nel 2016 è stata chiusa anche la joint venture nelle Filippine con il partner Banco De Oro, e contestualmente creata una nuova compagnia, posseduta al 100% dal Gruppo Generali, operante nel business Vita Gruppo e Employee Benefits. A fine 2014 il Gruppo è entrato nel mercato malese grazie ad un accordo con Multi-Purpose Capital Holdings Berhad. Complessivamente Generali è presente in 9 mercati asiatici, un'area caratterizzata da una bassa penetrazione assicurativa, da elevati tassi di risparmio e una forte crescita economica. Sono condizioni che il team Asia guidato da Roberto Leonardi, uno dei manager assicurativi con più esperienza dei mercati asiatici, intende sfruttare con la massima decisione.

Throughout Asia with Chinese focus

The go east theme of the Trieste-based insurance company Generali is not only a vocation with roots in the mercantile history of the company's origins, but the attraction of a business that is growing, often in double figures, and driving general development. In 2017, the growth in the life insurance business in Asia was driven by China, and specifically by savings products. The new production in terms of the current value of new premiums, or PVNBP, showed an increase of over 14% in the People's Republic.

And the profitability of the Asian region, which is measured by the ratio between margin and PVNBP, recorded a notable increase thanks above all to China, where Generali is in fourth place among foreign operators in the life insurance segment with a 7% market share. «Generali China is one of the most successful insurance joint ventures in the country thanks to highly effective multi-channel distribution, ample presence and geographical coverage with 100 offices in 14 municipalities and provinces», explained Alex Cheung, General Manager of Generali China Life, adding «We have recorded

solid growth over the last few years; our sales networks are rapidly expanding in a sustainable way». This is also thanks to the group's global vocation that had driven its leaders of over 100 years ago to establish the first operational base in the Celestial Empire. Following tradition, at the beginning of the 21st century and under the presidency of Alfonso Desiato, Generali returned to playing a leading role in China after obtaining the first insurance license granted in the country by the China Insurance Regulatory Commission in 2000 after its entrance in the WTO.

The license is for life insurance and the sale of individual policies. This authorisation led to Generali's signing an impressive deal two year later with the state oil company CNPC (China National Petroleum) to insure its employees. And again in 2007, CNPC gave the company the chance to establish Generali China Insurance in order to operate in the non-life business sector. Today its organisational structure has grown and is based on 20 branches, over 100 offices, more than 2,400 direct employees and a network of 18,000 agents covering 14 provinces and municipalities, with the fulcrum for both branches located in the headquarters in Beijing. A new life insurance company based in Hong Kong, Generali HK Life, was established in 2016 with the high net-worth customer segment as its target.

In the non-life segment, the group holds the market's seventh position with a 2.3% share selling premiums not only to retail customers but also to the corporate & commercial sector, not only to local companies but also to many multinationals present in China. The company's presence in the rest of Asia began in the Philippines at the end of the nineties and was consolidated in the following decades through the opening of companies for the life segment in Indonesia, Thailand, Vietnam and India, whose activities are mainly concentrated in the savings, pure risk and illness segments. The company has focused on India, Malaysia, Thailand and Japan for non-life business.



Le sedi del gruppo a Kuala Lumpur, capitale della Malesia (a sinistra) e a Giacarta, in Indonesia

忠利集团在马来西亚首都——吉隆坡的办事处（左图）和印度尼西亚雅加达的办事处。

Sulla rotta strategica del centro-est Europa

IL PRIMO GRUPPO BANCARIO ITALIANO SI STA MUOVENDO ATTRAVERSO LE SUE CONTROLLATE NEI BALCANI PER FINANZIARE LE PMI CON PROGRAMMI A MEDIO-LUNGO TERMINE, CONFERMANDO L'IMPEGNO NELLA BRI E IN CINA COME UNO DEI FATTORI CHIAVE DEL PIANO STRATEGICO

di Andrea Pira

Il fulcro europeo della nuova Via della Seta corrisponde al nucleo dei mercati esteri in cui opera la divisione International Subsidiary Banks di Intesa Sanpaolo. Sono nove i Paesi dell'Europa centrale, orientale e dei Balcani dove Ca' de Sass può vantare controllate attive a pieno titolo all'interno del cosiddetto format 16+, l'iniziativa voluta da Pechino per estendere legami e cooperazione con la parte centro-orientale del Vecchio Continente. La presenza strategica di Intesa nel quadrante centro europeo emerge anche dal contributo della divisione estero, ai proventi dell'intero gruppo. Nel 2017 la business unit, che comprende anche Alexbank in Egitto, altro Paese chiave della rotte marittime verso la Cina dopo il raddoppio del Canale di Suez, ha pesato infatti per l'11% dei 17,2 miliardi di euro registrati lo scorso anno. Da segnalare anche l'incremento dei volumi intermediati rispetto al 2016, cresciuti del 7,9% riconducibile al trend positivo sia dei crediti alla clientela, sia della raccolta diretta bancaria.

Nel quadro della Belt and Road Initiative i territori dell'ex Jugoslavia rappresentano la cerniera tra l'Europa centrale e il Porto del Pireo, controllato dal colosso cinese Cosco e terminale delle rotte commerciali che partono dall'Estremo oriente. Il corridoio che attraversa gli stati balcanici è di primaria importanza come indica il finanziamento erogato dalla China Exim Bank di quasi 1,8 miliardi di dollari a 20 anni per la parte ungherese dei 350 km della tratta ad alta velocità Budapest-Belgrado. In quest'area il gruppo Intesa si è mosso, di concerto alla Banca europea per la ricostruzione e lo sviluppo (Ebrd), a sostegno delle piccole e medie aziende locali, cui sono già destinati circa il 15% dei prestiti, favorendo la loro partecipazione al progetto. Attraverso la propria rete di istituti in Croazia dove la Privredna Banka Zagreb è il secondo istituto del Paese, in Albania, in Slovenia, nella Bosnia-Erzegovina e Serbia, con Banca Intesa Beograd, prima banca del Paese, il gruppo prevede affidamenti per 1 miliardo di euro alle Pmi dell'area balcanica. Le imprese coinvolte in progetti infra-



strutturali e nella distribuzione di energia potranno contare su finanziamenti, principalmente a medio-lungo termine e leasing, con importi fino a 15 milioni di euro e con una durata massima fino a 10 anni.

Del grande progetto per la creazione di una rete logistica e infrastrutturale per favorire gli scambi est-ovest fa parte anche il contributo di Intesa al finanziamento da 1,1 miliardi di dollari per il prolungamento della metropolitana di Dubai fino al sito dell'Expo. Si tratta della cosiddetta Route 2020. Ca' de Sass è l'unica italiana nel progetto insieme ad Abu Dhabi Bank, Santander, Standard Chartered, Hsbc.

Il grattacielo disegnato da Renzo Piano, che ospita a Torino il quartier generale del gruppo Intesa Sanpaolo. A destra in basso, una delle sedi storiche, in piazza della Scala a Milano, dove ancora sono gli uffici del top management. In alto la sede di Belgrado (Serbia) e di Qingdao Bank in Cina

由Renzo Piano先生设计的摩天大楼，Intesa集团总部在都林(Torino)的所在地。右下图：位于米兰的Scala广场的老行之一，至今还是集团高级管理层的办公场所。右上图为在贝尔格莱德(塞尔维亚)分行和中国的青岛银行。



中欧战略路线

“一带一路”的欧洲中心是意大利联合圣保罗银行商业部门海外市场核心，其战略主要着眼于中东欧和巴尔干地区的十个国家，便于卡德萨斯在16+格局中灵活运营。该倡议由中国提出，旨在拓展与中欧和东欧的联系与合作。在“一带一路”倡议的背景下，前南斯拉夫成为中欧和比雷埃夫斯港之间的枢纽。比雷埃夫斯港由中国中远集团控制，是从远东开始的贸易路线的终点。中国进出口银行为350公里长的布达佩斯-贝尔格莱德高速公路匈牙利段提供了近18亿美元（为期20年）的融资。联合圣保罗银行与欧洲复兴开发银行（EBRD）共同支持本地中小型

企业参与该项目，为他们发放约15%的贷款。

萨格勒布银行是匈牙利第二大银行，通过其位于克罗地亚的机构网络，在阿尔巴尼亚、斯洛文尼亚、波斯尼亚—黑塞哥维那和塞尔维亚与该国第一大银行贝尔格莱德联合商业银行一道，为巴尔干地区的中小企业提供预计10亿欧元的信贷。参与基础设施项目和能源项目的公司可以依靠获得的贷款开展项目，主要是中长期贷款和融资租赁，金额高达1500万欧元，最长期限可达10年。

为了建立物流和基础设施网络，促进东西方贸易交流，联合圣保罗银行还联合商业银行为迪拜地铁的世博园区延线提供了11亿美元贷款。这就是所谓的2020计划，其中卡德萨斯作为唯一的意大利企业，与阿布扎比银行、桑坦德银行、渣打银行和汇丰银行共同为该项目融资。





Gian Maria Gros-Pietro

torinese, classe 1942, è presidente del gruppo da aprile 2016 e dal 2013 era presidente del Consiglio di gestione, poi soppresso. Professore di Economia dell'Impresa, prima all'Università di Torino e poi alla LUISS, è stato direttore, dal 1974 al 1995, dell'Istituto di Ricerca sull'Impresa e lo Sviluppo, il maggior organo del Cnr in campo economico

吉安·玛丽亚·格罗斯-彼得洛
都灵人，生于1942年，2016年4月起担任该集团总裁。从2013年起担任管理委员会主席，后解聘。先后在都灵大学和路易斯大学担任商业经济学教授，1974年到1995年担任经济领域商业与发展研究所的主任。



Carlo Messina

romano, classe 1962 è ceo di Intesa Sanpaolo dal settembre 2013. Parallelamente alla carriera bancaria ha svolto anche un'intensa attività accademica in qualità di docente di Economia degli Intermediari Finanziari in corsi universitari e post-laurea (Mba). In Banca Intesa è entrato nel 1998 e dieci anni dopo è stato promosso Cfo. Nel 2012 è diventato direttore generale del gruppo.

卡洛·梅西纳
罗马人，生于1962年，2013年9月起担任联合圣保罗银行的首席执行官。在银行业职业生涯中，他还作为金融经济学教授针对本科和研究生（MBA）课程积极开展学术活动。他于1998年加入联合银行，十年后被提升为首席财务官。2012年，成为该集团的总经理。



Stefano Barrese

romano, classe 1970 è responsabile della Divisione Banca dei Territori, cioè della rete retail del gruppo, da gennaio 2016. Ha incominciato la carriera nel 1995 in Arthur Andersen ed in seguito in Erg Petroli. È entrato in Banca Intesa nel 1998 nel settore Pianificazione e dal 2013 è nella Divisione Banca dei Territori. È, fra l'altro, consigliere di Intesa Sanpaolo Innovation Center.

斯特凡·巴雷斯
罗马人，生于1970年，2016年1月起负责联合圣保罗集团的零售业务；1995年起在安达信会计师事务所开始职业生涯，后加入意大利ERG石化集团。于1998年加入联合圣保罗银行的规划部门，自2013年以来一直在该集团国内银行工作。除此之外，他还是联合圣保罗银行创新中心的顾问。

In Cina focus sul Wealth Management

La volontà del governo cinese di integrare maggiormente il sistema finanziario cinese con quello globale sta offrendo nuove opportunità a Penghua Fund Management, la società di gestione del risparmio nata nel 1998 e diventata nel 2007 una joint venture tra Eurizon Capital, l'asset manager del gruppo Intesa Sanpaolo, e la cinese Guosen Securities. Penghua ha la possibilità, dal 24 aprile scorso, di aumentare la quota di investimenti in azioni e obbligazioni non-cinesi.

La State Administration of Foreign Exchange (Safe), il braccio della People's Bank of China che gestisce le riserve estere della Cina, ha autorizzato 24 istituzioni caratterizzate come Qualified Domestic Institutional Investor (Qdii), a investire ulteriori 8,3 miliardi di dollari, sospendendo un provvedimento preso nel marzo 2015 durante il crollo delle borse cinesi. Penghua, uno dei principali asset manager del Paese con un patrimonio di 75 miliardi di dollari potrà investire all'estero altri 300 milioni di dollari, che si aggiungono ai 900 milioni già autorizzati. La cooperazione di Penghua e Bank of Qingdao con Yi Tsai, società di wealth management attualmente in fase di avvio, interamente partecipata dal Gruppo con sede a Qingdao, è una delle gambe sulle quali Intesa Sanpaolo intende far poggiare la strategia per sviluppare sul lungo periodo una presenza importate nel mercato cinese del wealth management, tra i principali motori di crescita del piano industriale 2018-2021. In particolare, Yi Tsai, partecipata anche da Fideuram e Eurizon, punta ad allargare l'attività in sette province cinesi entro il 2021.

La newco, fondata nel 2016, è anche il terminale attraverso cui prenderà forma la nuova cooperazione commerciale, prevista dall'ultimo accordo tra Intesa e Bank of Qingdao, istituto nel quale Ca'de Sass detiene il 15%.

着眼中国，聚焦财富管理

中国政府希望进一步与全球金融体系整合的意愿，为鹏华基金管理有限公司管理提供了新的机会。该公司1998年成立，2007年与隶属于意大利联合圣保罗集团的欧利盛资本资产管理股份公司合资，成为联合圣保罗银行和中国国信证券之间的纽带。自去年4月24日起，鹏华基金可以增加对境外资本市场的股票和债券的投资份额。国家外汇管理局（中国人民银行管理外汇储备的机构）授权24个合格境内机构投资者额外追加83亿美元的投资额，暂停在2015年3月中国股市熊市期间采取的措施。

鹏华基金是全国领先的资产管理公司之一，资产价值750亿美元，除了已经授权的9亿美元之外，还能在海外再投资3亿美元。鹏华、青岛银行、以及目前处于起步阶段的青岛意才财富管理有限公司之间的合作，是联合圣保罗银行在中国财富管理市场长期发展的主要战略之一，也是2018-2021年商业计划增长的主要推动力之一。同时，意才财富联合圣保罗银行、福德莱姆和欧利盛注资，旨在到2021年扩大在中国七个省份的业务量。新公司成立于2016年，采用的也是新商业形态。联合圣保罗银行与青岛银行之间会拟定一份最终协议，其中卡德萨斯将持有15%的股权。



On the strategic path of Central and Eastern Europe

The European hub of the Belt and Road is the core of the foreign markets that comprise the commercial bank division of Intesa SanPaolo. There are ten countries of Central and Eastern Europe and the Balkans for which Ca' de Sass can boast associated companies or subsidiaries which fully operate within the so-called "16+" format, the initiative implemented at the behest of Beijing to extend ties and cooperation with Central and Eastern Europe. In the context of the Belt&Road Initiative, the territories of former Yugoslavia are the hinge between Central Europe and the Port of Piraeus, which is controlled by the Chinese colossus Cosco and is a terminal of the trade routes that start from the Far East., the

corridor crossing the Balkan states is of primary importance, as indicated by the financing provided by the China Exim Bank for nearly 1.8 billion dollars/20 years for the Hungarian part of the 350 km of the Budapest-Belgrade high-speed section. The Intesa Group is active in this area along with the European Bank for Reconstruction and Development (EBRD), supporting small and medium-sized local companies; around 15% of the loans have already been allocated, favouring their participation in the project.

Through its network of institutions in Croatia, where Privredna Banka Zagreb is the second largest in the country, in Albania, in Slovenia, in Bosnia-Herzegovina and in Serbia with Banca In-

tesa Beograd, the group provides credit lines for 1 billion euros to the Balkan area involved in the new Silk Road. The companies involved in infrastructure projects and the distribution of energy can count on loans, mainly medium to long-term and leasing, with amounts of up to 15 million and with a maximum duration of up to 10 years. Intesa has contributed a 1.1-billion-dollar loan for the extension of the Dubai metro to the Expo site, which is part of the large project for the creation of a logistical and infrastructural network to encourage East-West trade. This is the so-called Route 2020. Ca' de Sass is the only Italian company participating alongside Abu Dhabi Bank, Santander, Standard Chartered and HSBC.

Due delle principali banche del gruppo Intesa Sanpaolo nell'Europa centro orientale, la Cib bank a Budapest, nella foto grande e in quella in alto a destra, e la Privredna Banka a Zagabria, capitale della Slovenia, secondo istituto del paese

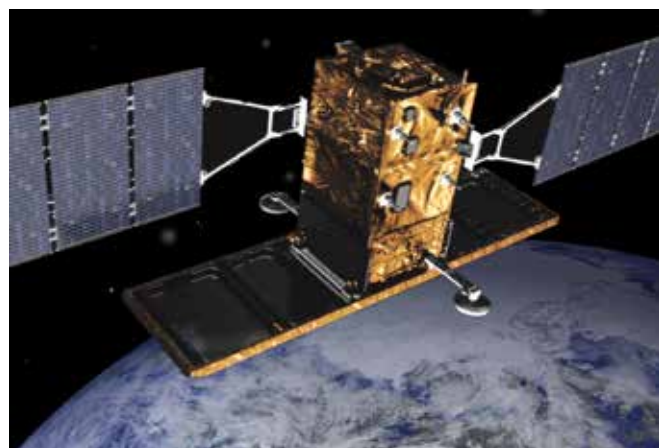
Intesa Sanpaolo 集团在中欧和东欧的两个主要银行：布达佩斯的Cib银行（大照片和右上图）和在斯洛文尼亚首都萨格勒布市的该国第二大行萨格勒布经济银行。

Aviatronica, così si fa business in Asia

GRAZIE ALL'APERTURA DEI CIELI PER I VOLI PRIVATI IL MERCATO DEGLI ELICOTTERI DOVREBBE DECOLLARE IN CINA DOVE IL GRUPPO È GIÀ LEADER NELL'ELI-SOCCORSO. INTANTO NEI PAESI DELL'ASIA MERIDIONALE E CENTRALE CRESCE LA DOMANDA SUI SERVIZI SATELLITARI

di Franco Canevesio

Un mercato enorme. Il mantra ripetuto ogni volta che si parla di Cina vale, a maggior ragione, per gli elicotteri, punta di diamante del business di Leonardo nel mercato asiatico e in Cina, in particolare. Il primo motivo è che l'ex Celeste Impero, è quarto al mondo per ultramilionari, oltre 1,2 milioni, secondo il World Wealth report 2017 di Capgemini. Il secondo motivo è che, nonostante questa ricchezza, la densità di elicotteri per abitante è molto bassa: uno ogni 10 mila, mentre negli Stati Uniti il rapporto è uno a 150. «Nei prossimi cinque anni saremo concentrati sull'aumentare la presenza in questo mercato strategico, non solo vendendo i velivoli ma garantendo supporto tecnico e addestramento», ha spiegato a MF Federico Seghesio, responsabile vendite in Cina della divisione elicotteri di Leonardo, guidata da Gian Piero Cuttillo, al vertice della divisione strategica da settembre scorso. L'obiettivo, in Cina, è vendere elicotteri per almeno il 10% del fatturato della divisione, 3,2 miliardi di euro nel 2017, in tempi brevi. Le premesse ci sono, a partire dalla conoscenza del mercato, dove finora Leonardo ha venduto circa 200 macchine. In Cina il gruppo, già Finmeccanica, è presente dalla fine degli anni 80 con un ufficio di rappresentanza a Pechino. La prima vendita di elicotteri risale al 1996. Dal 2004 ha lavorato in joint venture con Avic, Aviation industry corporation of China, conglomerata attiva nei settori difesa e aeronautica, fornendo dal 2008 elicotteri A 109 e A 139 alla polizia e alla televisione CCTV. L'operazione, 70 milioni di euro, era finalizzata a irrobustire la flotta degli elicotteri utilizzati durante le Olimpiadi cinesi del 2008. Quell'anno è partita anche la fornitura Sky shuttle, con 5 Agusta Westland da 18 milioni di euro l'uno, per il servizio elishuttle tra Hong Kong e Macao. Ma il core business in Cina è l'elisoccorso. Gli elicotteri italiani sono impiegati da Kingwing Sino-US Intercontinental, che svolge la quasi totalità delle attività nel settore. In marzo Leonardo ha siglato con questa società nuovi contratti del valore di 120 milioni di euro per fornire 26 elicotteri che si aggiungeranno alle decine già in servizio. «La domanda di elicotteri ems, emergency medical service, sarà sostenuta dalla necessità di aggiornare le



flotte esistenti e di creare partendo da zero, completi sistemi di elisoccorso», ha spiegato Seghesio. Dalle 20 unità vendute nel 2013 la flotta fornita da Leonardo crescerà a 109 unità entro la fine dell'anno per un totale di 300 milioni di euro di forniture. E le prospettive sono ghiotte. «Vogliamo intensificare la nostra presenza nei programmi di social rescue, soprattutto l'elisoccorso per i disastri in mare e la joint venture con Avic per il soccorso nel centro del Paese» ha rivelato il manager. Grazie alle consegne pianificate fino al 2019, Kingwing diventerà tra i più grandi operatori civili al mondo di elicotteri Agusta. L'operazione elisoccorso è anche un banco di prova per entrare nel mercato mainland, vera chiave di volta del business, a partire dall'area di Shenzen, Zuhai e Guangdong. L'apertura dei cieli al traffico privato promessa dal governo, premessa alla crescita del settore aeronautico, uno dei punti forti del piano Made in China 2025, dovrebbe essere la leva decisiva. L'affidabilità del gruppo italiano è, del resto, certificata, dai 50 sistemi di controllo del traffico aereo installati presso i principali aeroporti e dai sistemi per le comunicazioni radio per le torri di controllo in 140 aeroporti. Inoltre Leonardo fornisce i sensori d'assetto, una sorta di bussola che consente la guida dei satelliti con

La stazione spaziale del programma COSMO-SkyMed di cui Leonardo commercializza in Cina la tecnologia satellitare, è utilizzata per la raccolta di dati sulla terra. A destra un Agusta Westland adibito al servizio elishuttle tra gli aeroporti di Hong Kong e Macao

COSMO-SkyMed项目的空间站被用来收集地球的数据，而Leonardo则在中国销售该项目的卫星技术。右图为一架阿古斯特维斯特兰直升机，用于往返港澳两地的机场。



亚洲业务——航空与电子

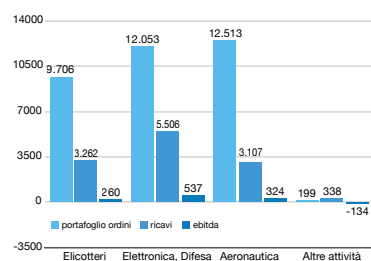
“巨大的市场”，是人们每次提及中国时必然会使用到的词汇。它适用于各类商业活动，尤其对于旨在为莱昂纳多集团在亚洲和中国市场打前锋的直升机业务来说，更是如此。原因有二：首先，凯捷公司发布的2017世界财富报告显示，中国拥有120万名千万富豪，位列世界第四；其次，尽管拥有大量财富，但私人直升机持有率非常低，万人中仅一人持有，而私人直升机在美国的持有率却高达1比150。“未来五年，我们将重点增加在这个战略市场的影响力，不仅销售飞机还提供技术支持和培训”，费德里克·赛格西奥向《米兰金融》(MF) 记者解释道。

吉安·皮耶罗·库蒂洛自去年9月起担任莱昂纳多集团直升机部门领导人，而赛格西奥主要负责该部门在中国的销售业务。公司在中国的目标是短期内直升机销售额至少占该部门营业额（2017年为32亿欧元）的10%。达成目标的前提是对市场有清晰的认识，到目前为止莱昂纳多公司已销售约200架飞机。上世纪80年代末期，当时的意大利芬梅卡尼卡集团在中国设立北京办事处，并于1996年首次在中国售出直升机。2004年，莱昂纳多公司与活跃于国防和航空领域的大型企业——中国航空工业集团有限公司（AVIC）成立合资企业，自2008年起为中国公安部门和中国中央电视台（CCTV）提供A109和A139两种型号的直升机。这项耗资7000万欧元的订单旨在强化2008年中国奥运会期间所使用的直升机编队。同年，集团开始向空中快线直升机有限公司（Sky Shuttle）供应5架由意大利阿古斯塔·韦斯特兰（Agusta Westland）公司制造的直升机，每架价值1800万欧元，用于香港和澳门之间的民用直升机旅客运输。尽管如此，集团在中

国的核心业务仍是直升机救援。中美洲际已经与兄弟公司金汇通航和正阳机场形成了完美的“三位一体”全产业链服务体系。3月，莱昂纳多集团与该公司签署了一份价值1.2亿欧元的合同，在其几十架现有在役直升机的基础上新增26架。“升级现有机群，从零开始完善救援系统能更好地满足直升机紧急救援和直升机紧急医疗服务的需求”，赛格西奥解释道。从2013年销售的20架飞机开始，由莱昂纳多集团提供的机群将在今年内增至109架，总计3亿欧元，前景诱人。但集团的愿景远非止步于此。总经理透露：“我们要加强自身在社会救援计划中的地位，尤其是针对海上事故的直升机救援，以及由中国航空工业集团有限公司（AVIC）的合资企业承担的国家中部地区救援。”2019年完成订单交付后，金汇通航将成为阿古斯塔直升机在全球最大的民用直升机承运商。直升机救援业务同时也是莱昂纳多公司进入中国大陆市场的试金石，业务重点从深圳、珠海和广州地区开始。习近平总书记承诺对私人运输开放空域，这是航空航天领域发展的先决条件，也是《中国制造2025》行动纲领的重点之一。此外，意大利公司在主要机场安装了50个空中交通管制系统和在140个机场控制塔安装了无线电通信系统，这一情况也证明了莱昂纳多集团的可靠性。莱昂纳多集团为中国国家航空计划的众多卫星提供姿态传感器，一种能够最大精度引导卫星定位的指南仪器。这种在佛罗伦萨制造的高科技设备一般用于执行重要国际空间任务的航空探测器。

最近一笔合同于2016年签订，用于购买25个传感器。同样在航天领域，莱昂纳多公司在亚历山德罗·普罗法莫的带领下，通过意芬梅卡尼卡公司和法国泰雷兹公司合资的空间电信公司（持股80%）与意大利对地观测公司（e-GEOS）（持股20%）的合资企业在中国销售COSMO-SkyMed卫星计划中的意大利卫星技术，以及由意大利国防部与意大利航天局（ASI）共同研发的军民两用对地观测系统。

Il business/ LEONARDO的业务



Fonte: Leonardo dati al 31/12/2017



Giovanni de Gennaro

è presidente di Leonardo da luglio 2013. Classe 1948, laureato in giurisprudenza, ha incominciato la carriera nella Polizia di Stato, diventandone Capo e Direttore Generale dal 2000 fino al 2007, quando è diventato Capo Gabinetto del Ministero dell'Interno e successivamente, sottosegretario di Stato, nel 2012

乔凡尼-德根纳罗

2013年7月起任莱昂纳多公司总裁。生于1948年，毕业于法学专业，从国家警察局开始自己的职业生涯，并于2000年至2007年间担任警察局长兼公共安全总指挥。2012年，他开始担任欧盟理事会主席国副秘书长，负责信息和安全服务，直到就职于莱昂纳多集团。



Alessandro Profumo

è ceo di Leonardo dal 16 maggio 2017. 61 anni, genovese, si è laureato con lode in Economia Aziendale e ha fatto tutta la carriera in banca, nel gruppo Unicredit dove è diventato nel 1997 direttore generale e poi ceo fino al 2010. Dal 2012 al 2015 è stato presidente del Monte dei Paschi di Siena

亚历山德罗·普罗法莫

2017年5月16日起任莱昂纳多公司首席执行官。61岁，热那亚人，以优异的成绩毕业于工商管理专业，之后一直就职于意大利裕信银行集团，1997年成为意大利裕信银行总经理，后任职公司首席执行官直至2010年。自2012年至2016年间担任意大利牧羊山银行 (Monte dei Paschi di Siena) 行长。



Gian Piero Cutillo

è responsabile della divisione elicotteri da settembre dell'anno scorso, uno dei tre business strategici del gruppo che nel 2017 ha registrato un fatturato di 3,2 miliardi di euro con un ebitda di 260 milioni di euro. A lui il ceo ha affidato la missione di rilanciare la divisione che ha in portafoglio 9,7 miliardi di ordini.

Gian Piero Cutillo, 于去年9月成为Leonardo直升机部门经理，是该集团三大战略业务之一的负责人，2017年其部门的营业额为32亿欧元，EBITDA达2.6亿欧元。他受Leonardo集团首席执行官的委托，负责重振拥有97亿欧元订单的直升机部门。

la massima precisione, per molti satelliti del programma spaziale nazionale cinese: equipaggiamenti hi-tech, realizzati in provincia di Firenze, che guidano le sonde delle più importanti missioni spaziali internazionali. L'ultimo

contratto in ordine di tempo è stato firmato nel 2016, per 25 sensori. E ancora in ambito spaziale, il gruppo guidato da Alessandro Profumo, attraverso la joint venture fra Telespazio (80%) ed e-GEOS (20%), commercializza in

Cina la tecnologia satellitare italiana del programma COSMO-SkyMed, il sistema duale (civile e militare) di osservazione della terra promosso dall'Asi, l'Agenzia spaziale italiana e dal ministero della Difesa.

Con l'Asean in testa

Oltre che in Cina, che è un mercato esclusivamente civile, Leonardo sta mettendo radici in diversi paesi dell'Asia centrale e punta molto sui paesi Asean, Malesia, Thailandia, Indonesia, Singapore. Da quest'area, includendo Giappone e Australia, ma senza contare la Cina, dovrebbero arrivare ordini per almeno 8 miliardi di euro di fatturato entro il 2022, il 20% del fatturato export atteso. «I paesi dell'Asean chiedono sempre più servizi satellitari, in particolare nel campo della connettività e delle geoinformazioni,» ha spiegato a Mf Marco Buratti, senior vice president marketing internazionale di Leonardo. Le maggiori richieste arrivano soprattutto per applicazioni nel settore minerario, oil&gas, agricolo, nella prevenzione di disastri naturali e nella protezione di infrastrutture critiche e sensibili. «Le tecnologie spaziali possono inoltre contribuire alla gestione di problemi legati ai cambiamenti climatici,» ha detto il manager. Sul tema delle geo-informazioni per scopi civili, Leonardo sta operando attivamente in Indonesia, Giappone e Australia, con la controllata e-GEOS. Nei paesi Stan, invece, il focus è sui sistemi di sicurezza e la fornitura di elicotteri per la gestione di infrastrutture off shore o pipeline. In Azerbaigian l'azienda conta di concludere qualche contratto il prossimo anno, in Turkmenistan ha venduto velivoli senza pilota per la sorveglianza dei confini e alcuni elicotteri, in Kazakistan i contatti sono solo all'inizio, mentre

in Pakistan Leonardo ha già venduto diversi elicotteri, tra i quali l'AW139, sistemi senza pilota Falco e sistemi di controllo del traffico aereo.

心系东盟 (ASEAN)

除了中国这个目前完全是民用机的市场外，莱昂纳多集团还将业务扩展至几个中亚国家，并着重开发东盟国家的市场，如马来西亚、泰国、印度尼西亚和新加坡。如果包括日本和澳大利亚（不包括中国），那么在这个领域，到2022年至少能达到80亿欧元的营业额，这是预计出口营业额的20%。“东盟国家对卫星服务的需求正逐步增加，特别是在互通性和地理信息领域，”国际营销和战略活动高级副总裁马可·布拉蒂向《米兰金融》解释说。最需要提供卫星服务的领域主要包括采矿、石油与天然气、农业、自然灾害预防的应用以及关键和敏感基础设施的保护。“空间技术也有助于管理气候变化问题，”该副总裁说。至于民用用途所需的地理信息，莱昂纳多集团正在印度尼西亚、日本和澳大利亚与子公司对地观测公司展开积极合作。在几个中亚国家，该集团则着重于管理以及海上或管道平台等基础设施所需的安全系统和直升机。莱昂纳多集团计划明年在阿塞拜疆签订合同，它已在土库曼斯坦出售用于边境监视的无人机和一些直升机，并刚刚开始开始在哈萨克斯坦建立合作关系，而在巴基斯坦，该集团已经出售了几架直升机，包括一架AW139、隼式无人驾驶飞行系统和空中交通系统。



Uno degli elicotteri forniti da Leonardo alla cinese Kingwing impiegati nell'elisoccorso, uno dei settori dove la domanda di nuove macchine è più forte

Leonardo为金汇通航提供的一架空中救援直升机，空中救援是对新直升机需求量最大的行业之一。

Aviatronic, the new Asian business

A huge market: this mantra is repeated every time China is mentioned, and holds especially true for helicopters, the spearhead of Leonardo's business in the Asian market, especially in China. The first reason is that the former Celestial Empire is fourth in the world for multi-millionaires, with over 1.2 million according to Capgemini's World Wealth Report 2017. The second reason is that despite this wealth, the density of helicopters per inhabitant in China is very low: one to every 10,000, against for example the United States, where the ratio is one to 150. "In the next five years we will be concentrating on increasing our presence in the strategic market, not only selling aircraft but also providing technical support and training", Federico Seghesio explained to MF. He is the sales manager of the helicopters division in China that has been led by Gian Piero Cutillo since last September. The goal in China is to sell helicopters for at least 10% of the division's turnover, which was 3.2 billion euros in 2017, in little time. The premises are all there, starting from knowledge of the market, where up to now Leonardo has sold about 200 aircraft. The group has been present in China since the end of the eighties under the name Finmeccanica with an office in Beijing;

the first helicopter sale dates back to 1996. It has worked in a joint venture with AVIC, the Aviation Industry Corporation of China, since 2004, which is an active conglomerate in the defence and aeronautics sectors. It has provided A109 and A139 helicopters to the police and CCTV television network since 2008. The 70-million-euro operation was aimed at strengthening the fleet of helicopters used during the 2008 Olympics. That same year the Sky Shuttle supply also started, with 5 Agusta Westlands for 18 million euros each for the heli shuttle service between Hong Kong and Macao. But the core business in China is helicopter rescue. Italian helicopters are used by Sino-US Intercontinental, which covers almost all helicopter rescue activities; in March Leonardo signed new contracts with the company to provide 26 helicopters worth 120 million euros, which will be added to the dozens of helicopters already in service. "The demand for EMS (emergency medical service) helicopters will be supported by the need to upgrade existing fleets and create complete helicopter rescue systems from scratch", explained Seghesio. From the 20 units sold in 2013, the fleet supplied by Leonardo will grow to 109 units by the end of the year for a total of 300 million euros. And the prospects

are quite appetising. "We want to intensify our presence in social rescue programs, especially helicopter rescues for disasters at sea and the joint venture with AVIC for rescues in the middle of the country". Thanks to the deliveries planned up to 2019, the Chinese operator Kingwing will become one of the world's largest civilian operators of Leonardo helicopters. The helicopter rescue operation is also a testing ground for penetrating the mainland market, the real keystone of the business, starting from the Shenzhen, Zuhai and Guangdong areas. This is the opening of the skies to private traffic that was promised by Xi Jinping, a decisive lever for the prerequisite to the growth of the aviation sector and one of the strong points of the Made in China 2025 plan. Moreover, the reliability of the Italian group is certified by the 50 air traffic control systems installed at the main airports and by the radio communications systems for the control towers in 140 airports. Leonardo also provides trim sensors, a sort of compass that allows for satellite guidance with maximum precision and is used by many satellites of the Chinese national space program: hi-tech equipment made in the province of Florence which guides the probes of the most important international space missions.

C'è l'Italia sulla via del gas russo per la Cina

OLTRE ALLA STORICA PRESENZA NEL MONDO CINESE LA SOCIETÀ DI INGEGNERIA, LEADER MONDIALE PER GLI IMPIANTI DI PETROLCHIMICA, STA OPERANDO IL NUOVO ASSE TRA I DUE PAESI, UNA DELLE GRANDI DIRETTRICI ENERGETICHE ASIATICHE

— di Pier Paolo Albricci —



In Asia orientale, e in particolare nell'area geografica attraversata dalla Via della Seta, Maire Tecnimont sta registrando una crescita costante dell'attività. Oltre alla storica presenza nel mondo cinese, dove fornisce servizi di ingegneria ad alto valore aggiunto e tecnologie ai maggiori player energetici e petrolchimici, e al radicamento in India, dove ha attualmente oltre 2 mila ingegneri nella sede di Mumbai, Maire Tecnimont sta operando attivamente lungo l'asse russo-cinese, una delle grandi direttrici energetiche asiatiche. L'anno scorso si è aggiudicata in Russia una maxi-commessa del Gruppo Gazprom da 3,9 miliardi di euro, la più grande della storia di Maire Tecnimont, per realizzare una parte dell'enorme complesso di trattamento gas nella regione di Amur, nel Far East russo, lungo l'asse di fornitura di gas russo alla Cina. In più, nell'area del Sud Est asiatico, il gruppo milanese ha in corso di realizzazione altre due importanti commesse.

La prima, in Malesia per Petronas, riguarda la costruzione di uno stabilimento di polipropilene e polietilene ad alta densità, commessa del valore complessivo di oltre 800 milioni di dollari. Nelle Filippine sta lavorando, su base EPC Lump Sum, all'implementazione di una nuova unità di polietilene ad alta densità e l'ampliamento di un'unità di polipropilene, del valore di circa 180 milioni di dollari.

Specializzata nella realizzazione di grandi impianti industriali nel settore degli idrocarburi, oil & gas refining, petrolchimico

e fertilizzanti, Maire Tecnimont è leader mondiale sia nella realizzazione di impianti di poliolefine, semilavorati plastici, alla base di numerosissime applicazioni industriali destinate a prodotti di uso quotidiano, settore in cui ha realizzato oltre il 30% della capacità installata negli ultimi dieci anni, che nel campo dei fertilizzanti, con una quota globale in termini di tecnologia urea superiore al 50%. Vanta anche importanti referenze nel campo del trattamento gas e nella raffinazione. Il suo successo internazionale è basato su un modello di business flessibile, un forte orientamento alla tecnologia e una spiccata capacità di anticipare le tendenze del mercato. Maire Tecnimont sta puntando, infatti, sulla chimica verde, come nuova forma di bio-trasformazione e creazione di materiali biodegradabili, un settore che acquisirà sempre più importanza accanto alla chimica tradizionale. In linea con i principi di ecosostenibilità, Maire Tecnimont valorizza, in questo modo, la propria leadership nei grandi impianti di trasformazione downstream e, allo stesso tempo, conferma il suo ruolo di pioniere del cambiamento, anticipando l'evoluzione delle normative ambientali internazionali.

Un altro fattore chiave del suo successo è la people strategy. Partendo dall'Italia, il Gruppo ha colto le opportunità legislative e normative in essere per offrire ai propri dipendenti una nuova politica di incentivazione che vada oltre il semplice premio di produzione. Tre le leve alla base di questo nuovo

Qui sopra, le maestranze impegnate nel cantiere per la realizzazione dell'impianto di trattamento gas di Habshan, nell'emirato di Abu Dhabi. Nella pagina accanto, dall'alto e sotto a destra, la costruzione di uno stabilimento di polipropilene e polietilene in Malesia. A sinistra l'impianto di Habshan

上图为阿布扎比酋长国哈布山天然气处理厂建设施工地上的技术人员。隔页，上图和右下图是建设中的马来西亚聚丙烯和聚乙烯工厂。左边是哈布山天然气处理设施。



意大利参与中俄天然气工程建设

在东亚，特别是丝绸之路途经地区，迈尔·泰克尼蒙特集团的活动量正在稳步增长。该集团为中国最重要的能源和石化企业提供高附加值的技术和工程服务，并扎根印度，其中孟买办事处目前拥有2000多名工程师。除此之外，目前集团正致力于建设亚洲能源之路的重要干线——中俄能源通道。去年，迈尔·泰克尼蒙特集团获得了俄罗斯天然气工业股份公司价值39亿欧元的巨额订单，这是该集团历史上最大的一个订单，旨在俄罗斯远东的阿穆尔地区建造一个巨大的天然气综合处理厂，并将俄罗斯天然气沿着输送轴线输送到中国。目前，这个来自米兰的集团在东南亚地区还有两个正在进行的重要订单。首先是马来西亚国家石油公司的订单，旨在建造高密度聚丙烯和聚乙烯工厂。该订单总价值超过8亿美元。而在菲律宾，集团正在设计采购施工总承包（EPC Lump Sum）的基础上实施新的高密度聚乙烯装置并扩建聚丙烯装置，该订单价值约1.8亿美元。迈尔·泰克尼蒙特集团专注于设计建造碳氢化合物，即石油与天然气精炼、石油化工和合肥领域的大型工业设备，并在生产聚烯烃、半成品塑料的设备

上一直处于世界领先地位。在过去十年中，该集团在化肥领域创造了超过30%的装机容量，与尿素生产技术相关的全球份额超过50%。集团在天然气处理和精炼领域方面也占有重要地位。它在国际上取得的成功源自其灵活的商业模式、对技术的强烈关注以及预测市场趋势的出色能力。事实上，迈尔·泰克尼蒙特集团正朝着绿色化工方向努力（比如研发生物转化新形式、发明生物降解材料等），随着传统化学的发展，该行业将在未来逐渐发挥重要作用。迈尔·泰克尼蒙特集团的做法符合环境可持续性原则，加强了它在创建大型下游加工装置方面的领导作用，同时也预料到了国际环境规则的演变，确定了其作为变革先驱的地位。集团成功的另一个关键是坚持“人才战略”。从意大利开始，该集团利用立法和监管机制为员工提供了全新的激励政策，不拘泥于传统的生产绩效奖金。这些新制度的基础是广泛的股权计划、弹性福利制度以及传统的货币奖励。股权分配计划适用于所有集团员工，旨在提高他们的忠诚度并允许他们参与集团的股本，从而使他们与股东的利益保持一致。该计划于2016年启动，覆盖了意大利、印度、荷兰、德国、英国和俄罗斯，并已获得97%的认购。去年，该集团为米兰员工推出了一个智能工作项目，逐步覆盖了1800名员工，旨在通过创新协议改变工作模式，以及提高生产力、可持续性和生活质量。该集团逐渐成为整个行业的典范。最后，公司正积极完成其生产和管理模式的转型过程，以期快速适应“数字化转型”，即工程和承包领域正在明显经历的一系列的技术变革。



Fabrizio Di Amato

romano, classe 1963, è presidente e azionista di riferimento del gruppo che ha contribuito in maniera decisiva a creare attraverso un processo di progressiva crescita interna e acquisizioni di aziende a livello nazionale e internazionale, tra cui nel 2004 Fiat Engineering, attiva nei settori energia e infrastrutture civili, nel 2005 Tecnimont da Edison e Stamicarbon, olandese, nel 2009. Ha incominciato l'attività imprenditoriale a 19 anni con 3 dipendenti

法布里奇奥-阿马托

罗马人，生于1963年，集团总裁兼大股东。通过实现集团内部的渐进增长以及完成对国内和国际企业的收购，对公司做出了决定性的贡献。其中2004年收购了在能源和民用基础设施行业十分活跃的菲亚特工程公司，2005年收购了泰克蒙特·达·爱迪生公司，2009年收购了荷兰斯太米卡邦公司。他在199年就创业，当时属下仅有3名员工。



Pierroberto Folgiero

romano, 46 anni, è ceo di gruppo da maggio 2013. Ha incominciato la carriera in Agip Petroli (gruppo Eni) nel settore finanza e ha lavorato nella consulenza con Ernst & Young e PricewaterhouseCoopers. Negli anni 2000 ha lavorato con Wind Telecomunicazioni e Tirrenia. Nel settembre 2010 è entrato nel gruppo Maire Tecnimont come chief financial officer di KT di cui poi è diventato ceo, e nel 2012 è stato promosso direttore generale del gruppo

皮尔罗伯托-福尔吉罗

罗马人，46岁，2013年5月起任集团首席执行官。毕业后进入Agip Petroli公司（隶属埃尼集团）金融部门，之后先后在安永会计师事务所和普华永道会计师事务所从事咨询工作。自2000年起先后为Wind Telecomunicazioni和Tirrenia航运公司效力。2010年9月加入迈尔·泰克尼蒙特公司任KT首席财务官，后来成为公司首席执行官，并于2012年晋升为集团总经理。

indirizzo c'è un piano di azionariato diffuso, un sistema di flexible benefits e i più classici premi monetari.

Il piano di azionariato diffuso è rivolto a tutti coloro che lavorano nel Gruppo e si pone l'obiettivo di accrescerne la fidelizzazione e consentirne la partecipazione al capitale azionario, favorendo in questo modo l'allineamento dei loro interessi a quelli degli azionisti. Avviato nel 2016, il piano ha coinvolto, oltre all'Italia, i dipendenti in India, Olanda, Germania, Regno Unito e Russia, riscuotendo il 97% di adesioni. L'anno scorso la società ha lanciato un progetto di smart working per i dipendenti di Milano, coinvolgendo progressivamente 1.800 persone, con l'obiettivo di trasformare il modello di lavoro e accrescere produttività, sostenibilità e qualità della vita, attraverso un accordo innovativo che sta diventando un modello in tutto il settore. Il Gruppo, infine, è impegnato in numerosi processi trasformativi dei propri modelli produttivi e organizzativi, puntando su una veloce adattabilità alla cosiddetta digital transformation, ovvero una serie di cambiamenti tecnologici che stanno attraversando con grande evidenza anche il settore dell'ingegneria e contracting.

Non solo numeri nel bilancio del gruppo

I numeri del bilancio di Maire Tecnimont in costante crescita confermano la strategia di sviluppo nazionale ed internazionale. I ricavi 2017 sono risultati in aumento del 44,7% a 3,5 miliardi di euro, l'utile netto consolidato in incremento del 48,4% a 126,6 milioni di euro e l'ebitda in crescita del 20,9% a 193,5 milioni di euro. Anche nel primo trimestre 2018, è continuato il miglioramento dei principali indicatori con ricavi a 916,1 milioni di euro (+21,1%), ebitda a 50,5 milioni di euro (+11%), un portafoglio ordini a 7,5 miliardi di euro (+274 milioni di euro) e acquisizioni di nuovi contratti per 1,3 miliardi di euro (+1,2 miliardi di euro). Guidato dal presidente e azionista di riferimento, Fabrizio Di Amato, e dal ceo Pierroberto Folgiero, il Gruppo opera in 40 paesi, conta quasi 50 società operative e oltre 8.000 tra dipendenti e professionisti della divisione elettro-strumentale. La crescita è non solo nei bilanci: nell'ultimo triennio l'incremento occupazionale è stato impressionante, con oltre 2 mila ingressi e una quota molto importante di giovani laureati. La sede principale del Gruppo è a Milano, presso le Torri Garibaldi, ma la presenza nei mercati internazionali gli permette di avere clienti in tutto il mondo. Maire Tecnimont è tra l'altro promotrice di SEENERGY un l'evento annuale dedicato alla propria supply chain, con l'obiettivo di insaldare nel lungo periodo l'alleanza

cliente-fornitore, che sta alla base dell'operatività del gruppo. In un anno, il team di Procurement del Gruppo, guidato da Paolo Mondo ha concluso 800 iniziative e più di 300 accordi.

Non solo numeri nel bilancio del gruppo

持续增长的预算数据证明了迈尔·泰克尼蒙特公司国内和国际发展战略的正确性。2017年，公司收益达35亿欧元（+44.7%），综合净利润达1.266亿欧元（+48.4%），而利息折旧及摊销前利润达1.935亿欧元（+20.9%）。2018年第一季度，这些主要参考指标的数据仍在继续上涨，收益达9.161亿欧元（+21.1%），利息折旧及摊销前利润达5050万欧元（+11%），订货量达75亿欧元（+2.74亿欧元），新收购合同金额达13亿欧元（+12亿欧元）。在总裁兼董事长法布里奇奥-阿马托和首席执行官皮尔罗伯托-福尔吉罗的带领下，公司现已在40多个国家开展业务，拥有近50家运营公司和8000余名员工及电子仪器方面的专家。公司的成长不仅体现在预算上：近三年来新增岗位数量令人震惊，新进2000余名员工，其中年轻毕业生的占比很大。公司总部位于意大利米兰Torri Garibaldi，由于在国际市场的出色表现，公司的客户遍布全球。迈尔·泰克尼蒙特公司还是SEENERGY的发起者。SEENERGY是专门为其供应链服务的年度活动，旨在长期保持客户与供应商之间的同盟关系，是公司运营的基础。一年以内，公司采购团队在保罗·蒙多的带领下完成了800项活动并达成300多项协议。

Bringing Gas to China from the Russian Far East

The In East Asia, and especially the geographical area crossed by the Silk Road, Maire Tecnimont is recording steady growth in its activities. In addition to its historic presence providing technology and engineering services with high added value to the most important energy and petrochemical players in China, as well as its historic roots in India, where its Mumbai office currently has over 2,000 engineers, Maire Tecnimont is especially operating along the Russian-Chinese axis of the Silk Road: one of the great Asian energy routes. Last year it won a € 3.9 billion maxi-order from the Gazprom Group in Russia, the largest in the history of Maire Tecnimont, to build part of the huge gas treatment complex in the Amur region of the Russian Far East, along the Russian gas supply axis to China. The Milanese group is also currently implementing two important orders in the Southeast Asian area. The first is in Malaysia for Petronas

and is for the construction of a high-density polypropylene and polyethylene plant. The order is worth over 800 million total dollars. In the Philippines it is working on the EPC Lump Sum base to implement a new high-density polyethylene unit and expand a polypropylene unit; the order is worth approximately 180 million dollars.

Maire Tecnimont is specialised in the construction of large industrial plants in the hydrocarbon sector, i.e. oil & gas refining, petrochemicals and fertilisers, and is a world leader in the production of polyolefin and semi-finished plastic systems at the base of numerous industrial applications for everyday products. The company has created over 30% of the installed capacity in the field of fertilisers in the last ten years, with a global share relating to urea technology above 50%. It also boasts important references in the field of gas treatment and refining. Its international success is based on a flexible business model, a strong fo-

cus on technology and an excellent ability to anticipate market trends. In fact, Maire Tecnimont is currently focusing on green chemistry as a new form of bio-transformation and creation of biodegradable materials; the sector will gradually gain importance in the future alongside traditional chemistry. In doing so and in line with the principles of environmental sustainability, Maire Tecnimont enhances its leading role in the creation of large downstream processing plants while at the same time confirming its role as a pioneer of change, anticipating the evolution of international environmental regulations.

Another decisive aspect of its strategy is its "people strategy". Starting in Italy, the Group has taken advantage of legislative and regulatory opportunities to offer its employees a new incentive policy that goes beyond a simple production bonus. The basis for these new systems is a widespread share ownership plan, a system of flexible benefits and the more classic monetary awards. The widespread shareholder plan is for all Group employees and aims to increase their loyalty and allow them to participate in the Group's share capital, thereby favouring the alignment of their interests with those of the shareholders. Launched in 2016, the plan has involved Italy, India, the Netherlands, Germany, the United Kingdom and Russia and has been subscribed to at 97%. Last year the Group launched a smart working project for its Milan employees, progressively involving 1,800 people with the aim of transforming its work model and increasing productivity, sustainability and quality of life through an innovative agreement that is becoming a model throughout the industry. Last but not least, the Group is involved in numerous processes to transform its production and organisational models, focusing on fast adaptability to the so-called "digital transformation", i.e. a series of technological changes that are quite clearly passing through the engineering and contracting sectors.



In alto, l'impianto petrolchimico di Al Jubail realizzato da Maire Tecnimont in Arabia Saudita e, sotto, quello di Borouge ad Abu Dhabi. A destra il grattacielo che ospita il quartier generale di gruppo a Milano

图上方是Maire Tecnimont在沙特阿拉伯建造的朱拜勒石油化工厂，下图是博禄公司在阿布扎比酋长国建造的工厂。右图是Maire集团米兰总部所在的摩天大楼。

Conquistare l'Oriente a suon di colori...

PUNTANDO SU TINTE SVILUPPATE CON MATERIALI ECOLOGICI E SISTEMI DI FINITURA ADATTATI ALLE TRADIZIONI DEI MERCATI FINALI, L'AZIENDA DI CLAUDIO BALESTRI STA RICEVENDO PARTICOLARI APPREZZAMENTI IN CINA, RUSSIA, KAZAKISTAN, COREA E GIAPPONE

— di Franco Canevesio —

«La Via della Seta garantisce buone prospettive e abbatte i tempi. È un percorso privilegiato per aumentare i clienti e le forniture, come un'autostrada rispetto a una strada normale». Claudio Balestri, classe 1961, è l'esempio calzante dell'imprenditore a capo di un'azienda di medie dimensioni, 30 milioni di fatturato, 170 dipendenti, che sta costruendo il successo del suo business sui mercati dell'Oriente e della Cina in particolare. In Russia ha incominciato quando ancora si chiamava Unione Sovietica. «Siamo entrati in punta di piedi poi ci siamo allargati a poco a poco. Oggi in Russia lavoriamo anche a livelli medio alti, ma siamo anche in Kazakistan e Uzbekistan,» ha raccontato l'imprenditore romagnolo. La Russia è oggi uno dei mercati esteri di riferimento del gruppo che rappresenta il 15% del fatturato estero. L'anno scorso ha inaugurato un decor center Oikos a Petropavlovsk-Kamchatsky in Kamchatka organizzando una due giorni di corsi pensati per gli architetti, decoratori e designer della città. Poi 25 anni fa è stata la volta dell'apertura in Armenia col partner Narek, attivo nel settore dell'interior design e della decorazione. Anche Cina Oikos ha incominciato con prodotti di nicchia, pitture decorative, stucchi, marmorini, 10 anni fa. «In Estremo Oriente, a livello di proget-

tualità la Cina è il mercato più importante, quello che rispecchia i parametri in crescita del made in Italy e, più in generale, il gusto europeo,» ha spiegato Balestri. Oikos in Cina ha aperto 30 showroom monobrand negli ultimi due anni attraverso la collaborazione con una joint venture creata ad hoc con l'importatore di Shanghai, che smista i prodotti ai distributori locali, consentendo all'azienda di lavorare sia con prodotti economici che con quelli più importanti, destinati ai clienti più ricchi. I colori e le rifiniture finiscono soprattutto nei grandi appartamenti del centro città e nelle ville, dove farsi decorare la casa da Oikos può costare da 30 a 50 euro al metro quadro. La Cina rappresenta il 5% fatturato estero dell'azienda romagnola. Per adesso, Oikos rifornisce il mercato cinese via mare, affrontando le difficoltà del viaggio e, soprattutto quelle del marketing. «In altri paesi del Far East lavoriamo attraverso partner specializzati nella promozione delle nostre soluzioni al mondo del design e della progettazione con squadre locali appositamente formate per realizzare gli effetti secondo standard italiani,» ha aggiunto Balestri. In Asia, l'azienda è attiva anche in Corea e Giappone. «Abbiamo incominciato su progetti di alberghi, oggi ci stiamo espandendo anche a Taiwan e Singapore». Il successo



Esempi delle finiture colorate proposte da Oikos, esposte nel quartier generale del gruppo (in alto nella pagina accanto) a Gatteo Mare, nell'entroterra romagnolo e sotto due esempi di finiture in encanto

Oikos推出的彩色饰面样板, 展示在位于罗马涅腹地Gatteo Mare镇的集团总部(隔页上图)里; 下图是两种Encanto涂料的饰面样板。



以色彩征服东方市场

“丝绸之路为我们带来了光明的前景，减少了运输时间。这是一条能够增加客户和供应量的商业路径，与普通路径相比，它就像是一条高速公路”。克劳迪奥·巴尔斯特里 (Claudio Balestri) 的创业经历便是一个很好的例子。他经营着一家中型企业（营业额达3000万，拥有170名员工），在东方市场，尤其是中国等市场，取得了成功。在俄罗斯还被称为苏联时，巴尔斯特里便开始在俄罗斯做生意。“我们小心翼翼地进入苏联市场，然后逐步发展壮大。现在，我们的商业规模在俄罗斯已经达到了中高水平，同时也扩展到了哈萨克斯坦和乌兹别克斯坦”，巴尔斯特里如是说道。事实上，俄罗斯市场如今贡献的销售收入占了公司海外市场总额的15%。去年，该公司于堪察加彼得罗巴甫洛夫斯克城新开了一家欧意科思装修中心，并为该地的设计师、建筑师以及房屋装潢设计师开设了为期两天的课程。25年前，该公司曾与其合作伙伴纳雷克 (Narek) 公司——一家活跃于室内设计和装潢领域的企业，一同前往亚美尼亚共和国开辟新天地。10年前，欧意科思开始在中国做生意，主要经营小众产品、装饰画、拉毛灰泥以及马来漆 (marmorino)。“由于‘意大利制造’，或者说‘欧式格调’在中国愈发受欢迎，中国已成为设计行业在东亚最重要的市场”，巴尔斯特里说。欧意科思与上海一家进口公司合作成立了一家合资企业，不仅向当地分销商销售低成本产品，也出售针对高端客户的高价值产品。两年间，欧意科思通过这家合资企业在中国设立了30家专柜。公司的油漆和饰面在市中心大型公寓和别墅装潢中尤其受欢迎，费用从在30到50欧元每平方米不等。

中国市场贡献的销售收入占企业海外市场总额的5%。目前，欧意科思通过海运向中国供货，但这种方式带来了运输和营销方面的困难。“在其他东亚国家，我们通过专业的合作伙伴向规划和设计领域推广我们的解决方案，专门培训当地团队根据意大利标准设计规划以达到最好的效果”，巴尔斯特里补充道。公司同时也活跃于韩国和日本市场。“我们从酒店项目开始，目前也在往中国台湾和新加坡扩展。”

欧意科思的成功得益于企业家的乐观态度、生态愿景，以及可靠的商业模式。巴尔斯特里说：“Oikos在希腊语中是‘家园’的意思。而我们的商标之所以采用绿色正是因为它代表着自然、生态、活力和希望”。巴尔斯特里于1961年出生在弗利·切塞纳省的滨海加泰奥 (Gatteo a Mare)。这一地区的切塞纳蒂科海滩要比其工业出名的多。1984年，巴尔斯特里与三位完全没有行业经验的伙伴共同创办了欧意科思，他们从经营油漆和家居用品店起步。直觉指引着他们把精力集中在墙面涂料、艺术涂料和釉料的生产上。而当时墙纸销量下降，为墙面装饰领域留下了可发挥的空间，正是开拓市场的好时机。“我们的目标是把传统装饰变得更加具有艺术性、使材料更加多样化且不含甲醛，使墙面装饰的质地和形状选择具有无限可能性。从创立伊始，我们就一直在寻找创新型生态型产品，来为人们的健康保驾护航，确保在人们的生活环境中获得最大的幸福”，巴尔斯特里说。就这样，80年代初的小小油漆商店成为了当今生产生态有色涂料的工业集团。它所创造的生态方案不仅仅是生产内部和外部油漆这么简单，其商业模式反映了意大利的传统文化和传统工艺，并保留了古代的手艺。他总结道：“我们要把意大利设计装饰风格带向全世界，让最负盛名的建筑项目贴上‘100%意大利制造’的商标”。



Claudio Balestri

57 anni, è presidente di Oikos, di cui è stato co-fondatore nel 1984. L'anno scorso ha rilevato le quote dei suoi ex soci, diventando l'unico azionista, nonché il numero uno della gestione. Sua, tra l'altro, l'intuizione di promuovere l'utilizzo dei colori speciali, tra cui il bianco, che Oikos è riuscita a declinare in decine di varianti, con architetti e designer internazionali, tra cui Guido Cappellini, Stefano Boeri e Daniel Libeskind

克劳迪奥·巴尔斯特里

57岁，欧意科思总裁，也是1984年该公司的创始人之一。2017年收购了其他合伙人手中的股份，成为公司唯一股东兼任公司高层领导人。此外，他运用敏锐的商业嗅觉，与高迪奥·卡佩里尼（Guido Cappellini）、斯蒂法诺·博埃里（Stefano Boeri）和丹尼尔·李贝斯金德（Daniel Libeskind）等国际建筑师和设计师合作，设计制造了数十种产品。



di Oikos è figlio della visione ottimista ed ecologica dell'imprenditore coniugata con un solido modello di business. «Oikos, la casa in greco, è declinato nel nostro logo in verde, perché è il colore che rappresenta la natura, l'ecologia, la vitalità, la speranza», ha spiegato Balestri, che a Gatteo Mare, in provincia di Forlì Cesena, zona più nota per le spiagge di Cesenatico che per l'industria, ha fondato la ditta nel 1984 con tre coetanei senza esperienza nel settore, partendo da un punto vendita di colori e articoli per la casa. L'intuizione è stata di concentrarsi sulla produzione di pitture murali, colore, smalti sfruttando un momento di mercato particolarmente favorevole, in cui il declino della carta da parati dava spazio alla riscoperta dei colori alle pareti. «L'obiettivo era trasformare le vernici tradizionali in pittura,



materia, ecologia, senza formaldeide, con infinite possibilità di texture e forme per arredare tutte le superfici», ha precisato Balestri, «dalla nostra fondazione ricerchiamo prodotti innovativi, ecologici a tutela della salute delle persone, per garantire il massimo benessere negli ambienti in cui viviamo». È così che il negozio di colori dei primi anni 80 è diventato oggi un gruppo industriale che realizza ecosoluzioni cromomateriche, qualcosa in più di semplici pitture per interni ed esterni, con un modello di business espressione della tradizione culturale italiana e dell'artigianato che recupera mestieri antichi, come quello del decoratore. «Esportiamo nel mondo l'italian design decorative style, 100% made in Italy con un nome associato ai più prestigiosi progetti architettonici», ha concluso.

... e vincere in Cina con l'Ottocento

Si chiama Ottocento, scritto così, come un feuilleton francese. Ma invece che essere un romanzo d'appendice è un rivestimento traspirante che grazie alla formulazione basata su resine in dispersione acquosa e speciali pigmenti metallizzati, permette di ottenere particolari finiture decorative dallo stile classico e dal design attuale. Ottocento è attualmente il prodotto di punta per i mercati orientali. «Riproduce sul muro l'effetto della seta. Abbiamo molte richieste in Cina, perché, per loro, questo tipo di finitura alle pareti delle case più sontuose rappresenta, una volta di più, la ricchezza», ha spiegato Balestri.

La ricerca di nuovi prodotti da lanciare sui mercati internazionali in sintonia con tradizioni e culture locali è una delle strategie più efficaci di Oikos. «Abbiamo in preparazione un nuovo prodotto per i mercati d'Oriente, qualcosa che garantisca un effetto simile al cemento e al travertino, riprodotti in maniera identica», ha rivelato Balestri. Il Travertino romano rappresenta molto da vicino la filosofia ecosostenibile di Oikos perché utilizza sia gli scarti di lavorazione di questa pietra sia le polveri recuperate dai filtri degli impianti di aerazione degli stabilimenti. Si tratta di un'ecosoluzione

certificata A+ per le bassissime emissioni volatili organiche, con cui l'azienda ha arredato, tra l'altro, il Casinò Palace di Kapchagay, in Kazakistan e l'Hotel The Plaza di Tirana, in Albania.

用天鹅绒涂料“OTTOCENTO”赢得中国市场

该产品的名称是Ottocento, 听起来像是一个法国文艺专栏, 但它并非一篇连载小说而是一种透气的内墙涂料。这款涂料由水性树脂和特殊的金属颜料制成, 无论在古典风格中还是现代设计中, 都可打造特殊的装饰性效果。目前, Ottocento是欧意科思在东方市场的核心产品。“这款涂料可以在墙面上再现丝绸般的光泽效果。中国消费者认为在住宅墙上刷上这种涂料可以体现豪华感, 因此它在中国很受欢迎”, 巴尔斯特里解释道。欧意科思最有效的战略之一就是新产品的研发与当地传统文化相结合。巴尔斯特里透露: “我们正在为东方市场准备一种新产品, 将具有类似于水泥和洞石的效果”。另一款产品罗马洞石 (Travertino Romano) 是欧意科思可持续发展理念的代表, 因为它使用罗马洞石加工后的废弃物, 还回收利用了工厂通风系统的过滤后的粉尘。这种产品由于挥发性有机物排放极低而获得了A+认证, 并已用于哈萨克斯坦卡普恰盖的皇家赌场酒店 (Casinò Palace) 和阿尔巴尼亚地拉那的广场酒店 (The Plaza)。

Conquering the East with Colours

«The Silk Road guarantees good prospects and reduces transport times. It is a privileged path for increasing customers and supplies: it's like a highway compared to a normal road». Claudio Balestri is the perfect example of an entrepreneur leading a medium-sized company (30 million in turnover, 170 employees) who is building the success of his business on the markets of the East, especially China. He began doing business in Russia when it was still called the Soviet Union. "We tiptoed into the USSR, then we gradually expanded. Today we have reached a medium-high level in Russia, but we have also expanded to Kazakhstan and Uzbekistan", said the entrepreneur from Romagna. In fact, today Russia brings in 15% of the group's foreign market sales. Last year the group inaugurated an Oikos Decor Centre in Petropavlovsk-Kamchatsky, Kamchatka, organising a two-day course designed for the city's architects, decorators and designers. And 25 years ago it reached out to Armenia with the partner Narek, which is active in the field of interior design and decoration.

Oikos began doing business in China 10 years ago with niche products, decorative paintings, stuccos and marmorinos. "In the Far East, China is the most important market in terms of design, as it reflects the growing parameters of Made in Italy and, more generally, European taste", explained Balestri. Oikos has opened 30 monobrand showrooms in China in the last two years through a joint venture created specifically with an importer in Shanghai which distributes the products to local distributors, allowing the company to work with both low-cost products as well as higher-cost ones intended for more wealthy customers. The company's paints and finishes are especially popular in large apartments in the city centre and in villas, where customers can choose to have their house decorated by Oikos at a cost ranging from 30 to 50 euros per square metre. China counts for 5% of the Romagna company's foreign turnover. Oikos currently supplies the Chinese market by sea, facing the difficulties of this transport mode and, above all, those of marketing. "In other Far East countries

we work through specialised partners to promote our solutions to the world of planning and design, with local teams specially trained to obtain the objectives according to Italian standards", added Balestri. The company is also active in Korea and Japan. "We began with hotel projects and are currently also expanding to Taiwan and Singapore".

Oikos's success is a result of the optimistic and ecological vision of the entrepreneur, along with a solid business model. "Oikos, which means house in Greek, is represented with green in our logo, because it is the colour that represents nature, ecology, vitality and hope", said Balestri. He was born in 1961 in Gatteo a Mare, in the province of Forlì Cesena; the area is much more well-known for the beaches of Cesenatico than for industry. He founded the company in 1984 with three peers entirely lacking experience in the sector, and started out with a shop for paint and household items. Intuition led them to focus on the production of wall paint, colours and glazes by exploiting a particularly favourable moment in the market when the decline of wallpaper left room for the rediscovery of adding colours to walls. "The goal was to transform traditional paints into artistic ones, material, ecology, all without formaldehyde, and with infinite possibilities of textures and shapes to furnish every surface. Ever since our foundation, we have searched for innovative, ecological products which protect people's health and ensure the utmost well-being in the environments we live in", Balestri said. This is how the paint store of the early 80s has today become an industrial group that creates chromaterial ecosolutions - well beyond simple paint for interiors and exteriors - with a business model that expresses Italian cultural traditions and crafts and preserves ancient trades, such as that of the decorator. "We export Italian-design decorative style worldwide, 100% Made in Italy with a name associated with the most prestigious architectural projects", he concluded.



I tecnici della Oikos a Mosca in azione per spiegare e insegnare l'applicazione dei prodotti e i sistemi di finitura. Qui sopra, la comomaterioteca a Gatteo, nella sede di Oikos, e, nella pagina accanto esempi di finiture realizzate da Oikos

Oikos的技术人员在莫斯科讲解并教导产品和饰面装修的施工方法。上图是位于Gatteo Mare公司总部里的CromoMaterioteca, 隔页为Oikos完成的饰面装修。

Viaggia su gomma l'alleanza che vince

CON L'INGRESSO DI FILIPPO MARIA GRASSO AL VERTICE DI CHINA NATIONAL TIRE & RUBBER CORPORATION SI È CONSOLIDATA L'ALLEANZA TRA PIRELLI E CHEMCHINA, CHE STA PORTANDO VANTAGGI A ENTRAMBI, NON SOLO NEL MERCATO CINESE

di Franco Canevesio

La Cina farà da battistrada alla crescita di Pirelli e Pirelli a quella di ChemChina, una delle prime industrie chimiche al mondo, verso l'innovazione totale e la fabbrica 4.0. È questa la sintesi di un case study a livello mondiale, in cui la logica win win dell'espansione all'estero di un gruppo cinese ha creato le condizioni per l'impresa italiana di diventare leader nel segmento premium del più grande mercato al mondo di veicoli su gomma, auto e moto. Il successo di questa operazione, innescata dall'acquisto della maggioranza relativa di Pirelli da parte di Chem China con i soci storici della Bicocca nel 2015 con un'operazione da oltre 7 miliardi di euro, è stato sottolineato a Pechino, l'8 maggio scorso, da Marco Tronchetti Provera, ceo di Pirelli e Ren Jianxin, fondatore di ChemChina, una delle grandi storie di successo della Cina industriale, oltre che *past president* di Pirelli. La loro collaborazione è stata fondamentale e una delle ragioni del successo dell'operazione. «La Cina è una grande opportunità di crescita continua. Le sue tecnologie, unite alla collaborazione con ChemChina, hanno reso Pirelli un'entità unica nel suo settore e ci consentiranno di rafforzare ulteriormente la nostra presenza nel Paese», ha riconosciuto Tronchetti Provera, che punta a rafforzare ulteriormente la posizione in Cina, dove è già leader nei segmenti prestige e premium. Per supportare questa strategia, consolidando i legami con Chem China, Tronchetti è riuscito ad assicurare a un suo stretto collaboratore, Filippo Maria Grasso, la posizione di ceo di China National Tire & Rubber Corporation (Cnrc), la sub holding di ChemChina alla quale fanno capo le attività del gruppo negli pneumatici tra le quali, appunto Pirelli. È la prima volta che un italiano sale alla guida di una holding pubblica cinese, con la mission di supportare il piano di crescita e di

utilizzare tutto il peso che può avere ChemChina per portare i problemi sui tavoli appropriati e allineare il mercato cinese alle best practices internazionali. E nello stesso tempo rimarca il sostegno che ChemChina intende dare all'azienda italiana sia nella Repubblica popolare che in altri mercati. Non è difficile immaginare lo sviluppo eccezionale e a lungo termine di Cnrc sulle strade dei paesi toccati dalla strategia Belt & Road. Intanto, anche grazie alla spinta di ChemChina, Pirelli ha consolidato la specializzazione e leadership nel segmento High Value, pneumatici ad alto valore per auto, moto e velo. Nel

2017, nell'area Asia Pacific, servita in gran parte dagli stabilimenti cinesi, il fatturato di Pirelli è salito del 14,3% a 806 milioni di euro, di cui quasi 300 milioni di euro provenienti dal mercato domestico cinese che ha registrato una crescita superiore al 18%, la più alta a livello globale. Per stare dietro a questa domanda, Pirelli prevede, tra le altre cose, di espandere la sua rete commerciale in Cina, dove alla fine del 2017 contava già oltre 3.700 punti vendita. D'altra parte la spinta del mercato è, per il momento, inarrestabile. Le vendite di pneumatici prestige per le auto di lusso da 18 pollici in su, entro il 2020 dovrebbero

pesare, a livello globale, per il 63% sui ricavi della Pirelli, dal 55% del 2016. E la Cina con 23,9 milioni di auto vendute nel 2017 di cui circa 13 milioni di suv, passati in dieci anni dall'8% al 45% del mercato, è il più grande mercato del mondo. «Abbiamo rafforzato il consolidamento delle attività nazionali e internazionali, come Pirelli, sfruttando la piena convergenza tra le imprese estere e cinesi in modelli di business consolidati e sistemi di incentivi efficaci», ha spiegato Ren Jianxin, che non intende lasciarsi sfuggire il ruolo da protagonista al piano Made in China 2025.



In alto a destra, l'impianto Pirelli di Yanzhou, nello Shandong, sud est della Cina, uno dei due che il gruppo italiano gestisce nell'ex Celeste Impero, dove ha una rete di distribuzione di 3700 punti vendita. Qui sopra un pneumatico della gamma Pzero, con cui equipaggia auto di lusso, moto e bici da competizione (a destra)

右上图为中国东南部，山东兖州开办的工厂，它是集团在中国经营的两个工厂之一，倍耐力在中国共有3700个销售点。上图为两条Pzero系列的轮胎，豪华汽车、竞赛摩托车和竞赛自行车（右图）都配有这种轮胎。



装上轮胎去旅行: 制胜联盟

中国为倍耐力的发展开路,而倍耐力将为世界领先化工企业中国化工集团 (Chem China)开辟一条全面的创新之路: 4.0工厂。这是一个全球综合案例,中国化工集团在海外拓展的双赢原则为倍耐力公司成为全球最大的机动车、小轿车,特别是摩托车市场中高端车领域的领导者创造了条件。这一模式的成功源于中国化工于2015年5月8日在北京以近80亿欧元的价格收购了倍耐力的多数股权。倍耐力首席执行官,马尔科·特隆凯蒂·普罗维拉 (Marco Tronchetti Provera)以及中国化工开拓者,任建新参与了此次收购。这是中国工业的一大成就,双方的合作既是这一成功的基石,也是缘由。“中国为倍耐力的持续发展提供了机遇。先进的技术,加上与中国化工的合作,让倍耐力成为行业内独一无二的经济实体,也进一步增强了该企业在中国的存在感”,马尔科说。他的目标是进一步巩固倍耐力在中国高端品牌市场领头羊的地位,并抓住中国对高端产品需求增长的机会。为支持这一战略,巩固市场地位以及与中国化工的合作,马尔科任命其最为亲密的合作伙伴之一菲利普·玛丽亚·格拉索(Filippo Maria Grasso)担任中国化工旗下子公司中国化工橡胶有限公司(China National Tire & Rubber Corporation)的首席执行官。该公司管理着倍耐力的大部分运营事务以及许多其他业务,主要生产运货汽车用的轮胎,00这是第一次由意大利人来担任中国国家控股企业的领导。这位首席执

行官的任务是转变中国大型货运汽车轮胎市场上的三大企业之一,即中国化工橡胶有限公司的整体生产模式,使其与倍耐力的生产模式和质量接轨。同时,这也表明了中国化工计划在中国以及其他市场上对这家意大利公司给予支持;可以想象,中国化工橡胶有限公司将会在“一带一路”相关国家获得长足发展。

在中国化工的推动下,倍耐力巩固了其在用于小轿车、摩托车和货运汽车的高端轮胎领域的专业化和领导地位。在主要由中国工厂提供服务的亚太地区,倍耐力在2017年的营业额增长了14.3%,达到8.06亿欧元,其中近3亿欧元来自中国国内市场,增长超过18%,处于全球最高水平。为了继续满足这一需求,倍耐力计划扩大在中国的销售网络。截至2017年底,倍耐力在中国的销售网点已超过3700家。另一方面,目前的市场发展势不可挡。到2020年,18英寸及以上的豪华汽车专用高端轮胎销售额预计将占倍耐力总营业额的63%,高于2016年的55%。2017年,中国汽车销量达到2390万辆,其中运动型实用汽车(SUV)约1300万辆。中国所占市场份额在十年之内从8%上升到45%,一跃成为世界最大汽车销售市场。在时下最新的电动领域,倍耐力与世界领先的高端制造商建立了紧密的合作伙伴关系,近年来,还与本土品牌发展了合作。“中式”倍耐力的优势是能够借助像中国化工这样的大企业实现发展。“如处理倍耐力的事务一样,我们加强了国内和国际活动的整合,充分利用中外公司在合并业务模式上的融合性以及有效的激励体系”,任建新解释道。他计划全力支持旨在实现中国工业制造业革新和自动化的“中国制造2025”计划。





Ning Gaoning

Classe 1958, ingegnere, laurea alla Shandong University e MBA alla Business School dell'Università di Pittsburgh è presidente di Pirelli dallo scorso agosto, dopo essere diventato anche il numero uno di ChemChina, il principale azionista cinese della casa di pneumatici. Dal gennaio 2016 è inoltre presidente del Sinochem Group. È stato presidente della COFCO dal 2004 al 2016 e vice presidente di China Resources

宁高宁 出生于1958年，工程师，毕业于山东大学并在美国匹兹堡大学获得工商管理学硕士学位。今年8月出任倍耐力集团董事长，他也是该轮胎集团的中国股东——中国化工集团的董事长。另外还自2016年1月起担任中化集团董事长。从2004年至2016年曾担任中粮集团董事长，还曾是华润集团的副董事长。



Marco Tronchetti Provera

è ceo di Pirelli dal 1992. Classe 1948, si è laureato in Economia e Commercio nel 1971 all'Università Bocconi di Milano e nel 1986 è entrato in Pirelli. Da settembre 2001 al 2006 ha ricoperto la carica di presidente di Telecom Italia e da ottobre 2008 al 2017 è stato vice presidente di Mediobanca, la principale banca d'affari italiana. Suo il merito principale della business combination con ChemChina

马尔科·特隆凯蒂·普罗维拉

1992年起担任倍耐力首席执行官一职。生于1948年，1971年毕业于米兰博科尼大学（Bocconi University）经贸专业，1986年加入倍耐力。2001年9月至2006年9月，担任意大利电信公司（Telecom Italia）总裁，2008年10月至2017年10月，担任意大利著名商业银行——意大利中期银行（Mediobanca）的副总裁。



Filippo Maria Grasso

Romano, classe 1978, laurea con lode in giurisprudenza, si è poi specializzato presso la Pace University School of New York. Nel 2006 è entrato a far parte della direzione responsabile delle Relazioni Istituzionali con l'Italia. Nel 2012 è diventato responsabile delle Relazioni Istituzionali di Europa, Africa, Medio Oriente e India

菲利普·玛丽亚·格拉索

意大利罗马人，出生于1978年，曾以优异的成绩毕业于法学专业，随后就读于纽约佩斯大学（Pace University School）。2006年，他加入了倍耐力的公共事务部，于2009年被任命为意大利公共事务部门主管。2012年，成为欧洲、非洲、中东和印度地区公共关系负责人。

SmarNet o Cyber car, qui nasce il futuro

Dopo due anni di studi e test per oltre 100 mila km percorsi, è stata sintetizzata SmarNet Silica, molecola a base di silice di conformazione allungata invece che sferica, come la silice tradizionale, che fa da base al PZero Velo, il pneumatico high-performance per bici da corsa sviluppato nel centro innovazione di Milano Bicocca. Così, dopo una ventina d'anni di assenza, Pirelli è tornata da protagonista nel mondo del ciclismo con i nuovi prodotti che possono essere ordinati online in un sito dedicato. L'obiettivo è espandere la gamma in modo da raggiungere il mercato delle specialissime da strada, con l'occhio rivolto alle 200 milioni di biciclette a pedalata assistita che circolano in Cina. Con oltre 1,2 miliardi spesi negli ultimi 4 anni in ricerca e sviluppo, uno dei più alti livelli del settore, Pirelli ha sfornato due prodotti innovativi basati su tecnologia digitale in previsione delle nuove tendenze nel mercato automobilistico. L'anno scorso ha lanciato il primo prodotto cyber, Connesso, che, grazie a un sensore nel pneumatico e a un'applicazione per smartphone, informa gli utenti su usura, pressione e temperatura degli pneumatici. Il passo successivo è stato Cyber car, lanciato quest'anno. È integrato all'equipaggiamento elettronico e invia informazioni all'auto che adegua i suoi sistemi di controllo per prestazioni di guida più sicure. Tra gli altri prodotti all'avanguardia c'è il sistema di cancellazione del rumore PNCS, i sistemi Runflat e Seal Inside e le super specialità come la Color



Edition. Con un organico di circa 4.000 persone Pirelli ha una capacità produttiva annuale di 12 milioni di pneumatici auto e moto.

智慧型或网络型轿车，未来在这里诞生

经过两年超过10万公里的研究和测试，倍耐力最终合成了“智慧型二氧化硅”（SmarNet Silica）复合材料：它由一种硅分子构成，其结构呈细长状，不同于传统二氧化硅所具有的球形构造，是在米兰博科尼大学创新中心开发的“PZero Velo”轮胎的基础材料。PZero Velo轮胎是一种用于自行车赛事的高性能轮胎。在阔别自行车行业20年后，倍耐力带着可在专门网站购买的PZero Velo产品重新回到了该领域。着眼于拥有2亿辅助踏板式自行车流通量的中国市场，倍耐力的目标是扩大公司的业务范围，以进入高度专业化的道路市场。通过对汽车市场新趋势的预测，过去四年里，倍耐力在研发方面的投入超过12亿，位居行业最高水平之一，生产出了两种基于数字技术的创新产品。2017年，公司推出了第一款网络型产品——Connesso轮胎。此款轮胎中装有传感器，通过应用程序可以将轮胎的磨损程度、胎压以及温度数据传输到用户手机上。倍耐力下一步计划便是在今年推出网络智能轮胎系统“Cyber car”。这款新技术是在轮胎中设置汽车电子装置，通过将轮胎信息传入此装置，调整车辆控制系统，从而提升驾驶的安全性。倍耐力的其他高精尖产品包括噪音消除系统“PNCS”、缺气保用轮胎“Runflat”、内部自修补系统“Seal Inside systems”以及彩色涂装版轮胎“Color Edition”。倍耐力拥有约4000名员工，轿车和摩托车轮胎的生产能力一年可达1200万条。

Travels on tyres: the winning alliance

China will create a path of growth for Pirelli and Pirelli will create a path towards total innovation for Chem China, one of the leading chemical companies in the world: the factory 4.0. This is the synthesis of a worldwide case study wherein the win-win logic of the expansion of a Chinese group abroad has created the conditions for the Italian company to become a leader in the premium segment of the world's largest market for road vehicles, cars and especially motorcycles. The success of this operation which was triggered by Chem China's purchase of the majority stake in Pirelli in 2015 for almost 8 billion euro was highlighted in Beijing on 8 May by Marco Tronchetti Provera, CEO of Pirelli and Ren Jianxin, founder of ChemChina, one of the

great success stories of industrial China, and past president of Pirelli. Their collaboration has been fundamental and is one of the motives behind the operation's success. "China offers a great opportunity for continued growth. Its technologies, together with the collaboration with Chem China, have made Pirelli a unique entity in the sector and will allow us to further strengthen our presence in the country", said Tronchetti Provera, who aims to further strengthen the company's position in China, where it is already a leader in prestige and premium segments, capturing the growth of local demand for high-end products. To support this strategy, consolidating its position and ties with Chem China, Tronchetti managed to place one of his closest collaborators, Filippo Maria

Grasso, in the position of CEO of China National Tire & Rubber Corporation (CNRC), the sub-holding company of Chem China, which controls the relative majority of Pirelli as well as numerous other businesses, g. It is the first time that an Italian has been at the helm of a Chinese public holding company, with the mission to transfer the entire production model of CNRC, which is among the top three companies in the huge lorry tyre market, to China: a model of production and quality in which Pirelli excels. At the same time it underlines the support that Chem China intends to give to the Italian company both in the People's Republic and in other markets; it is not hard to imagine that CNRC will have a long-term and successful development in the countries related to the Belt&Road strategy.

With the push of Chem China, Pirelli has consolidated its specialisation and leadership in the segment of high-value tyres for cars, motorcycles and lorries. In the Asia Pacific area mostly served by Chinese factories, Pirelli's turnover rose by 14.3% to 806 million euros in 2017, with almost 300 million euros coming from the Chinese domestic market, which recorded more than 18% growth, the highest at a global level. To keep up with this demand, among other things Pirelli plans to expand its sales network in China, where at the end of 2017 it already had over 3,700 sales points. On the other hand, the thrust of the market is unstoppable for the moment. By 2020, sales of 18-inch and larger prestige tyres for luxury cars are expected to account for 63% of Pirelli's revenues, up from 55% in 2016. With 23.9 million cars sold in China in 2017, of which about 13 million SUVs, in ten years, the country passed from 8% to 45% of the market, making it the largest market in the world. Strong partnerships with leading global prestige and premium manufacturers, which in recent years have extended to local brands, are among the most innovative and present in the electric segment. Pirelli has the advantage of being able to exploit the headway provided by a giant like ChemChina. "We have strengthened the consolidation of national and international activities, such as Pirelli, exploiting the full convergence of foreign and Chinese companies in consolidated business models and effective incentive systems", explained Ren Jianxin, who has full plans to fill his role as a protagonist of the Made in China 2025.



Pirelli è fortemente impegnata nelle competizioni di formula 1 e nelle gare motociclistiche. Nella stagione in corso le gomme della casa italiana sono montate fra l'altro sulle Ferrari di Vettel e Raikkonen

倍耐力积极参与摩托车和一级方程式赛车比赛。在当前赛季中，维泰尔和雷克南的法拉利赛车装配的轮胎就是来自倍耐力。

Poliform

L'Italian style scalda l'Estremo Oriente

UNO DEI BRAND ITALIANI DI PUNTA NELL'ARREDO HA SCELTO CHENGDU PER ALLARGARE LA SUA OFFERTA PREMIUM IN CINA, SFRUTTANDO ANCHE IL CANALE **MOBILE**. E INTANTO PUNTA A RAFFORZARSI NEL SUD EST ASIATICO E IN MEDIO ORIENTE

di Martina Mazzotti

Per dare un segno forte della loro presenza hanno scelto Chengdu, capitale della regione di Sichuan e uno dei più importanti centri economici della Cina, con oltre 16 milioni di abitanti. All'interno dell'elegante Fusen-Noble House International mall, su un'area di 300 metri quadrati hanno creato lo stile di arredamento che intendono proporre ai cittadini cinesi della classe medio alta fatta di ambienti ricercati, caldi e armoniosi. Nello spazio sono ben inseriti alcuni dei pezzi iconici del produttore brianzolo, il divano Bristol, la collezione Concorde, la libreria Wall System e la cabina armadio Senzafine. «Uno dei fattori chiave per cui le esportazioni nel Sud-est asiatico crescono a doppia cifra è proprio

il fatto di essere riusciti a comunicare in maniera corretta ed efficace la qualità e la creatività del design e l'eccellenza del prodotto», ha spiegato Giovanni Anzani, ceo di Poliform, che gestisce l'azienda insieme ai cugini fondatori del mobilificio. Alberto e Aldo Spinelli.

Alla seconda edizione del Salone del Mobile Milano-Shanghai che si è tenuta lo scorso novembre al Shanghai Exhibition Center, Poliform si è confermata uno dei marchi italiani di punta in Cina. «Ci aspettiamo un forte incremento del fatturato», ha confessato Anzani. L'incidenza del mercato cinese sul fatturato si sta avvicinando al 6% dei circa 200 milioni di euro attesi per la fine di quest'anno e



Le cucine sono entrate a far parte del portafoglio Polifom con il marchio Varenna, ora integrato nel brand principale. A destra il complesso di appartamenti Long and Waterson, a Londra, in gran parte arredati con cucine del gruppo brianzolo. Sotto il team: seduti da sinistra, Aldo e Alberto Spinelli e Giovanni Anzani

Varenna品牌的加入使厨房成为Polifom业务组合的一部分，目前已与企业主要品牌相整合。右图为伦敦Long & Waterson公寓群，其中大部分家具来自这家布里安扎公司。下图坐着的是：从左至右，Aldo Spinelli, Alberto Spinelli和Giovanni Anzani



远东地区对意式风格的热情

为了能够在竞争中脱颖而出，宝利丰选择了落户成都。成都是四川的省会城市，也是中国最重要的商业中心之一，常住人口超过1600万。该品牌在高雅的富森·美家居国际商城 (Fusen-Noble House International) 开放了近300平方米的展厅，向中国消费者展示了精致、温馨、和谐的家居风格。这里陈列着该企业生产的标志性产品，如布里斯托尔沙发 (Bristol sofa)、协和藏品系列 (Concorde collection)、壁挂式书架 (Wall System bookshelves)、以及步入式衣帽间 (Senzafine walk-in wardrobe)。“我们能够在东南亚出口实现两位数增长的原因之一，便在于我们就设计质量、创意和产品卓越性方面进行了正确有效的沟通”，乔瓦尼·安札尼 (Giovanni Anzani) 向《米兰金融报》(MF) 解释道。这位宝利丰的首席执行官同他的两个表兄弟，公司创始人阿尔贝托·斯皮内利 (Alberto Spinelli) 以及阿尔多·斯皮内利 (Aldo Spinelli) 共同管理公司。2017年11月，在上海展览中心举行的第二届米兰国际家具 (上海) 展览会上，宝利丰再一次展现了其作为在中国领先的意大利品牌的地位。“我们预计能大

幅提高营业额”，安札尼坦白地说。预计到2018年年底，宝利丰的营业额将接近2亿欧元，其中中国市场的营业额约占6%。公司计划与当地经销商合作开设9个展厅，形成宝利丰在中国的销售网，从香港开始，然后扩展到二、三线城市。对这家意大利制造商而言，整个东南亚地区是最具活力的市场之一。“挑战还在继续，因为市场范围在不断扩大、产品系列在不断丰富，尤其是对高品质设计的需求在不断增长”，安札尼强调。除了中国市场，宝利丰还在雅加达、曼谷、菲律宾的马卡蒂、印度的各个城市 (新德里、班加罗尔和海得拉巴)、中东的科威特城、巴林以及伊斯坦布尔开设品牌专营店。出口范围的扩大直接反映在了营业额上。2007年，公司营业额的70%来自意大利国内市场，而如今却恰恰相反，意大利市场营业额占比还不到三分之一。安札尼表示，中东、东南亚和撒哈拉以南非洲地区是最有潜力的市场。他与斯皮内利兄弟俩轮流担任首席执行官，每两年轮换一次。在七十年代，他们把这个小小的家族企业打造成了一个国际化大企业，以其做工精密严谨的意大利设计风格闻名于世。布里安扎是位于米兰附近的一个大工业区。宝利丰的生产活动主要在布里安扎中心，因韦里戈 (Inverigo) 地区方圆5千米范围内建造的七家工厂内进行。它们平均每周可以生产350件衣柜，打造200间厨房。这些产品连同其他商品一起，在意大利和世界各地的75家品牌专营店、8家旗舰店内销售。宝利丰拥有800家零售商，遍布85个国家，2017年的总营业额为1.91亿欧元。宝利丰系列产品包括家庭各个区域的家具：书柜、储物箱、衣橱和床等。1996年，瓦伦纳 (Varenna) 品牌加入宝利丰旗下，专门致力于厨房设计。2006年，该公司首次推出了软垫家具系列。2018年起，瓦伦纳厨房家具部门以宝利丰之名开展业务，以表明他们对公司独特性和凝聚力的坚决维护。





Giovanni Anzani

Co-fondatore e ceo di Poliform, ha compiuto l'intero percorso professionale all'interno dell'azienda di famiglia, occupandosi prevalentemente dell'attività di comunicazione e organizzazione aziendale. È stato presidente di Assarredo ed è membro della giunta di Federlegno arredo. Alla guida dell'azienda si alterna con cadenza biennale con i cugini Alberto e Aldo Spinelli

乔凡尼·安扎尼 (Giovanni Anzani)

宝利丰公司联合创始人兼首席执行官，一直致力于发展自己的家族企业，主要处理商务沟通和组织活动。他曾是意大利联合木业装饰协会 (Assarredo) 负责人，现为协会成员。每两年与表兄阿尔贝托和阿尔多轮流执掌公司。

fa perno su una rete di nove showroom, avviata in partnership con i distributori locali a partire da Hong Kong, poi estesa nelle città di secondo e terzo livello. Ma è l'intero sud est asiatico ad essere uno dei mercati più dinamici per il produttore italiano. «La sfida è continua perché i confini geografici si allargano, le collezioni crescono e soprattutto la domanda per design di qualità», ha insistito Anzani. Oltre alla Cina, Poliform è presente con negozi monomarca a Giacarta, a Bangkok, a Makati (Filippine), oltre che in diverse città indiane (Nuova Deli, Bangalore, Hyderabad) e, in Medio Oriente, a Kuwait City, in Bahrain e a Istanbul. L'espansione dell'export ha un riflesso diretto sul fatturato del gruppo che nel 2007 derivava dal mercato domestico per il 70% mentre oggi i numeri si sono invertiti e l'Italia pesa meno di un terso. «I mercati più promettenti sono Medio Oriente, Sud Est Asiatico e Africa sub-sahariana,» ha sottolineato Anzani, che insieme ai fratelli Spinelli, con cui si avvicenda ogni due anni alla guida del gruppo, nella posizione di ceo, ha trasformato negli anni 70 il piccolo mobilificio di famiglia in una realtà

industriale internazionale universalmente riconosciuta per l'eleganza del design, rigorosamente made in Italy.

Nel cuore della Brianza, in un'ampia area industriale nei pressi di Milano, Poliform produce in sette sedi dislocate nel raggio di cinque chilometri nel distretto di Inverigo, una media di 350 armadi e 200 cucine alla settimana, in vendita insieme al resto della produzione in 75 negozi monobrand e in 8 flagship stores sparsi in Italia e nel mondo, con 800 rivenditori presenti in 85 paesi e un fatturato consolidato 2017 di 191 milioni. La collezione Poliform comprende sistemi e complementi d'arredo per ogni zona della casa: divani, librerie, contenitori, armadi e letti. Nel 1996 si aggiunge alla struttura aziendale il marchio Varenna, dedicato esclusivamente alla produzione delle cucine. Mentre il 2006 è l'anno della presentazione della prima collezione di imbottiti dell'azienda.

A partire dal 2018, la divisione cucine a marchio Varenna si firma Poliform, come dimostrazione della volontà di asserire in modo ancora più deciso un'unica e coerente identità aziendale.

Sempre più mobile con wechat

Piattaforma multimediale che può gestire tutte le necessità legate alla messaggistica istantanea, WeChat è l'app di messaggistica di proprietà del gigante cinese Tencent, che conta quasi un miliardo di utenti attivi al mese e che è una piattaforma a tutto tondo, che gestisce video, chat, condivisione della posizione di foto e video, messaggi di gruppo e broadcasting messaging.

Per entrare in contatto con il consumatore cinese è un vero plus che Poliform ha deciso di sfruttare inaugurando il proprio account in occasione dell'ultima edizione del Salone del Mobile di Shanghai. Un Qrcode, posto all'interno dei propri stand con contenuti speciali ospitati all'interno dell'account ufficiale del brand, per attirare l'attenzione dei visitatori cinesi, farli diventare follower e avviare con loro contatti one-to-one. Il canale WeChat di Poliform, completamente in lingua cinese, è caratterizzato da una navigazione semplice e lineare, dall'utilizzo di un linguaggio sintetico e digitale, ricco di informazioni, novità di prodotto e le più recenti news aziendali all'insegna di una comunicazione diretta e intuitiva. Una strategia digitale che permetterà a Poliform di

creare un sempre maggiore livello di engagement e di grande credibilità con il mercato cinese a riconferma della grande attenzione dedicata dall'azienda ai mercati asiatici.

用微信更灵活

微信是一个多媒体平台，可以管理即时通讯的所有需求。它是由中国企业巨头腾讯公司开发的程序 (APP)，拥有每月10亿的活跃用户。这是一个全面的社交平台，可以管理视频、聊天、分享照片和视频的位置，发送群组消息和广播消息。为了与中国消费者更好地联系，宝利丰在上一届上海家具展抓住契机，开设了他们的微信公众号。宝利丰把二维码放置在展台内，并在其官方公众号里预置内容，来吸引中国参观者的注意，引导他们关注账号并进行一对一沟通。宝利丰的微信公众号完全使用中文，以简单线性的导航为特色，通过使用综合和数字语言，丰富信息。此外，产品新闻和公司最新动态也以直观的方式呈现在公众号上。数字化战略让宝利丰在中国市场创造出更高层次的参与度和良好的信誉，这也再次证实了该公司对亚洲市场的高度关注。





Lo stile Poliform è nei complementi d'arredo per ogni zona della casa, librerie, contenitori, armadi, letti, tavoli, divani e cucine

Poliform's series include furniture accessories for every area of the home: bookshelves, storage units, wardrobes, beds, tables, sofas and kitchens.

Warming Far East with the Italian Style

To give a strong sign of their presence they chose Chengdu, capital of the Sichuan region and one of China's most important business centres, with more than 16 million inhabitants. In the elegant Fusen-Noble House International mall, on an area of nearly 300 square metres, they have created the furnishing style they intend to offer the Chinese consumers: refined, warm and harmonious environments. The space well accommodates some of the iconic products from this Brianza manufacturer, such as the Bristol sofa, the Concorde collection, the Wall System bookshelves and the Senzafine walk-in wardrobe. "One of the key factors behind double digit growth in South East Asian exports lies precisely in the fact of having succeeded in communicating, correctly and efficiently, design quality and creativity, and product excellence," Giovanni Anzani explained to *mf*. Poliform CEO, he runs it with his cousins, company founders Alberto and Aldo Spinelli. At the second Salone del Mobile.Milano Shanghai, held last November at the Shanghai Exhibition Center, Poliform confirmed its position as a leading edge Italian brand in China. "We expect a big boost in turno-

ver," confessed Anzani. The contribution of the Chinese market is approaching 6% of the roughly 200 million euro turnover forecast for the end of this year, and its hub is a network of nine showrooms opened in partnership with local distributors, starting in Hong Kong and then extended to second and third level cities. But for this Italian manufacturer it is the whole of South East Asia that represents one of the most dynamic markets. "It's an ongoing challenge," insisted Anzani, "because geographical boundaries widen, the collections grow, and above all so does the demand for quality design." Over and above China, Poliform is in place with monobrand shops in Jakarta, Bangkok and Makati (Philippines), as well as in various Indian cities (New Delhi, Bangalore, Hyderabad) and the Middle East, in Kuwait City, in Bahrain and in Istanbul. The expansion of exports reflects directly on group turnover, which in 2007 derived 70% from the domestic market, whereas today the figures are inverted and Italy counts for less than a third. "The most promising markets are the Middle East, South East Asia and sub-Saharan Africa," underlined Anzani, who alternates every two years with the Spinelli brothers

as group CEO. In the seventies they transformed the little family business into an international industrial concern that is universally acknowledged for the elegance of its rigorously Made in Italy design. In the heart of Brianza, a great industrial area near Milan, Poliform produces at seven premises built within a radius of 5 kilometres in the district of Inverigo: a weekly average of 350 wardrobes and 200 kitchens, sold with the rest of production in 75 monobrand shops and 8 flagship stores throughout Italy and the world, with 800 retailers in 85 countries and a consolidated 2017 turnover of 191 million euros. The Poliform collection consists of furnishing systems and complements for every zone of the house: bookshelves, containers, wardrobes and beds. The Varenna brand was added to the company structure in 1996, dedicated exclusively to the production of kitchens, while 2006 was the year the company presented its first collection of upholstered furniture. From 2018 onwards the Varenna brand kitchen division will bear the name Poliform, as a demonstration of the wish to assert even more decisively a unique and coherent company identity.

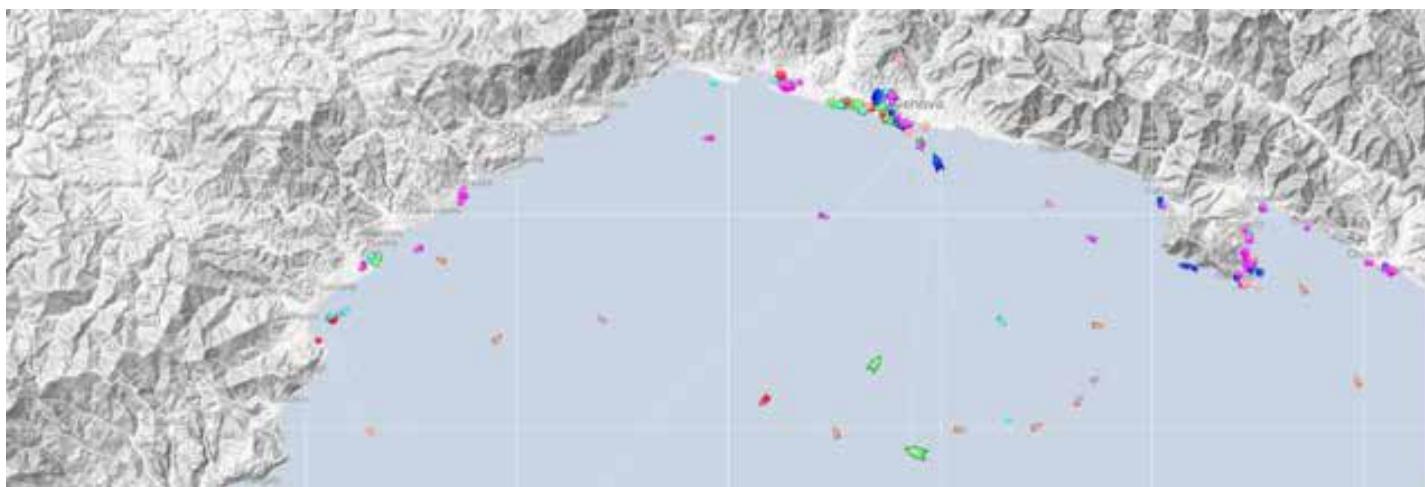
Ports of Genoa, sfida al Northern Range

CI SONO LE CONDIZIONI DI BASE PERCHÉ GLI SCALI DELL'ALTO TIRRENO COMPETANO CON SUCCESSO CON QUELLI DEL MARE DEL NORD, ROTTERDAM IN TESTA. MA GLI INVESTIMENTI NELLE INFRASTRUTTURE E NELLA LOGISTICA A TERRA VANNO IMPOSTATI FIN DA OGGI

di Franco Canevesio

L'obiettivo è a lungo termine, 10 anni, ma le condizioni per raggiungerlo vanno poste oggi. Entro il 2028 il traffico di container dal porto di Genova dovrà passare dai 2,7 milioni di teu attuali a 7 milioni di teu con un volume garantito da 5 milioni di teu. «L'approdo genovese può diventare la porta d'accesso meridionale per le merci in arrivo dal Far East e dirette nell'Europa centrale, che oggi invece passano esclusivamente per gli scali del Nord Europa», ha assicurato Paolo Emilio Signorini, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale che, dal 2017, gestisce gli approdi di Genova, Prà (terminal di Psa International con base Singapore), Savona e Vado Ligure, «ma questo avverrà solo a determinate condizioni». La prima è che Genova dovrà essere in grado di operare sulle porta-container di ultima generazione da oltre 20.000 teu e, in secondo luogo, che il sistema ferroviario deve poter far viaggiare treni lunghi 750 metri. L'analisi è condivisa da Maurizio Maresca, 63 anni, avvocato, docente di diritto Internazionale, consulente del ministero delle Infrastrutture: secondo lui, il porto di Genova con qualche sforzo potrebbe soddisfare quasi tutti i requisiti per

un porto adatto ai traffici generati dalle nuove Vie della Seta: capacità di gestire 10 milioni di teu di merce e lavorare navi da 20.000 container, disponibilità di un network ferroviario a lungo raggio, presenza di terminal diversi e concorrenti e adatto ai vari carriers per stabilire le loro basi. Bisogna fare presto però. Già adesso Genova deve fare i conti con la crescente influenza cinese nel Mediterraneo che, grazie al raddoppio del Canale di Suez, ha acquisito nuova centralità. Dal Mare Nostrum passa il 20% del traffico marittimo globale, il 25% dei servizi di linea su container, il 30% dei flussi di petrolio mondiali e il 65% del flusso energetico per i paesi Ue. E Genova è il secondo porto italiano per traffico merci e il primo per traffico container. Poco conta che la Cina abbia investito nel Pireo. La Silk Road, dicono gli esperti, finirà dove è più conveniente far arrivare la merce a seconda del mercato di destinazione: quindi, può arrivare anche in più porti del Mediterraneo. «La Via della Seta interesserà tutto il sistema portuale genovese, candidato a essere uno dei porti che intercettano i grandi traffici est ovest, ma bisogna arrivare ad abbattere due voci di costo: ospitare le meganavi e far uscire dal



Il bacino grande del porto di Genova, snodo principale di Ports of Genoa, il sistema portuale che insieme agli scali di Prà, Savona e Vado Ligure rappresenta il principale gateway mediterraneo per container, carichi pesanti e frutta. Qui sopra la mappa in tempo reale delle navi in arrivo nel sistema

热那亚港的大船坞(右图)热那亚港的主要枢纽,一体化港口包括Prà的船坞, Savona港区和Vado Ligure港区是集装箱、重型装载物和水果等在地中海的主要入口。在上方是驶达轮船在系统中的实时地图。



热那亚港口，北岭的竞争对手

虽然目标期限长达十年，但必须现在就确定实现这一目标要采取的各种措施。到2028年，热那亚港的集装箱运输量将从270万标准箱增加到700万标准箱，且必须保证集装箱运输量达到500万标准箱。“热那亚港口能够成为将货物从东亚运往中欧的南方门户，但现在这些货物只能经由北欧的机场运往中欧，”西利古里亚港务局局长保罗·埃米利奥·西格诺里尼自信地说。自2017年起，西利古里亚港务局负责管理在热那亚、普雷（总部在新加坡的新加坡港务集团（PSA）旗下的国际集散点）、萨沃纳以及瓦多利古雷的众多港口。热那亚必须能接纳运输量超过2万标准箱的最新一代集装箱船。其次，铁路系统必须能够运行750米长的火车。63岁的莫里齐奥·马雷斯卡是一名律师及国际法教授，同时也是基础设施部的顾问。他认同这一看法，并认为通过努力，热那亚港几乎可以满足新丝绸之路的所有交通需求：处理1000万标箱级货物，接纳2万标箱级集装箱船，提供长距离铁路网络，拥有各式各样且具有竞争力的集散点，有利于各运输公司在此建立基地。但是必须尽快采取行动。由于双向通航的苏伊士运河成为了新的运输中心，热那亚早已不得不应对中国在地中海地区日益增长的影响力。地中海的运输量占全球海运的20%，全球集装箱专线服务的25%，全球石油运输的30%以及欧盟国家能源运输的65%。热那亚港是意大利第二大货运港口，也是集装箱运输的第一大港。中国在比雷埃夫斯港的投资于其而言影响甚小。专家们表示，丝绸之路的终点是那些能够将货物以最方便的方式运往目的地市场的地方，因此它的终点也可以是地中海的一些港口。“丝绸之路将影响整个热那亚港口系统，该港口是能够装卸东西方向大部分货物的港口之一，但是我们必

须降低两个方面的成本：托管大型船舶以及尽快将货物从港口运出并在运输成本上提高竞争力，”西格诺里尼表示。投资大型轮船须选择设备齐全的集散点和适当的水域。为此，西格诺里尼已与意大利负责引进外资的企业发展署（Invitalia）签署协议，在热那亚设计一座新的外海防波堤：一项价值10亿欧元的项目。这座外海防波堤长五公里，其目标是将码头从150米拓宽到500米，以便下一代大型船舶通过：400米长、60米宽的22000标箱集装箱船。但是该项目计划在前两年先进行初步研究，之后六年时间实施第一部分，然后再用六年完成整个项目。与此同时，西格诺里尼正致力于完成短期目标，包括使普雷-沃尔特里集散点能够处理160万标准箱。2019年，瓦多利古雷平台将投入使用，能够为载重2万吨的船只处理80万标准箱。该平台由一家合资企业管理。丹麦马士基集团占该企业股份的60%，中国远洋运输公司占40%。自2016年起，该企业便管理比雷埃夫斯港的大部分事务。桑彼埃尔达雷纳港口也发生了重大改变。去年6月9日，伯托罗财团授权地中海航运公司和投资集团接手管理利古里亚机场的新集散点——卡拉塔伯托罗码头，为期33年。

在热那亚进行的改造具有战略意义。虽然距离利古里亚基础设施在新丝绸之路项目中发挥主导作用还需很长时间，但这是取得成功的基本条件。利古里亚基础设施总面积约700万平方米，有30个专用集散点，能处理来自所有主要商品领域、集装箱、各种货物、汽车滚装船运输货物以及散货的近7000万吨货物，将伊特鲁里亚上游的港口体系作为地中海运输集装箱、重物和水果的主要门户。2017年是创纪录的一年：处理各类货物6900万吨，同比增长8.5%；9000多艘船只共运送乘客420万名。集装箱处理量也创下新记录，从2016年的235万标箱增加到267万标箱，同比增长13.3%；集装箱总重超过2600万吨，同比增长14.4%。随着热那亚和萨沃纳集散点运输量的增加，汽车滚装船运输量也提高至1300万吨，同比增长14.5%。



Paolo Signorini

classe 1963, è presidente di Ports of Genoa da dicembre 2016. È stato membro dell'Ufficio studi della Cassa di Risparmio di Firenze e successivamente, dal 1992 al 1998, funzionario in Banca d'Italia. Dal 1998 al 2006 ha lavorato al Ministero dell'economia e delle finanze in qualità di componente del Nucleo di valutazione degli investimenti pubblici ed è stato Coordinatore della Struttura Tecnica di Missione per il Ministero delle Infrastrutture

保罗·西罗里尼

生于1963年，从2016年12月起任热那亚港主席。曾经是佛罗伦萨储蓄银行的研究室成员，1992年到1998年任意大利银行官员。1998年到2006年在财政部作为公共投资评估核心小组成员并且还担任基建部的结构技术使团协调员。

porto la merce al più presto, trasportandola a costi competitivi», ha insistito Signorini. Per quanto riguarda le meganavi, gli investimenti devono riguardare terminal attrezzati e specchio acqueo adatto. Per questo Signorini ha sottoscritto una convenzione con Invitalia, l'agenzia del ministero dell'Economia per l'attrazione degli investimenti, per progettare una nuova diga foranea a Genova, opera da un miliardo di euro. L'obiettivo di questa infrastruttura lunga cinque chilometri è adeguarla in modo da passare da 150 a 500 metri dalla banchina che consenta il passaggio in affiancamento delle grandi navi di ultima generazione, portacontainer lunghe 400 metri e larghe 60 con una capacità fino a 22mila teu. Ma il cronoprogramma del progetto ipotizza due anni per gli studi preliminari, sei anni per realizzare la prima parte e altri sei per completarla. Nel frattempo Signorini sta lavorando su obiettivi di breve termine, tra cui il terminal Prà-Voltri, per renderlo capace di lavorare 1,6 milioni di teu. Nel 2019 dovrebbe diventare operativa la piattaforma di Vado Ligure, capace, a regime, di 800 mila teu per navi fino a 20 mila tonnellate, piattaforma gestita da un JV tra i danesi della Maersk e i cinesi della Cosco al 40%, lo stesso gruppo che dal 2016 controlla la maggioranza del porto del Pireo. Altre novità significative

riguardano anche il bacino di Sampierdarena. Il 9 giugno scorso il consorzio Bettolo ha dato in concessione per trentatré anni a MSC e al gruppo Investimenti la gestione di Calata Bettolo, il nuovo terminal container dello scalo ligure. La partita che si sta giocando a Genova è strategica. Ma se la strada per ottenere un ruolo da protagonista nel progetto della nuova Via della Seta è ancora lunga, le condizioni di base per il successo ci sono tutte. Una superficie totale di circa 7 milioni di mq, 30 terminal specializzati che gestiscono quasi 70 milioni di tonnellate di merci di tutti i principali settori merceologici, container, merci varie, ro/ro e rinfuse, posizionano il sistema portuale dell'alto Tirreno come principale gateway mediterraneo per container, carichi pesanti e frutta. E il 2017 è stato un anno con numeri da primato: 69 milioni di tonnellate di tutti i tipi di carichi (+ 8,5% sul 2016) e 4,2 milioni di passeggeri su oltre 9.000 navi. La movimentazione dei container ha messo a segno un nuovo record salendo a 2,67 milioni di teu, dai 2,35 del 2016 (+ 13,3%), mentre i container hanno superato i 26 milioni di tonnellate (+ 14,4%). Sostenuto dalla crescita del traffico dei terminal di Genova e Savona, si è rafforzato anche il settore ro-ro con 13 milioni di tonnellate (+14,5%).

Passa dai binari lo sviluppo del porto

Per non perdere il treno della nuova Via della Seta, i porti liguri devono migliorare ulteriormente la logistica a terra, oltre a intervenire sulle opere a mare, sviluppando la collaborazione tra i terminal portuali, le ferrovie e i trasportatori per creare un servizio intermodale completamente nuovo dai porti liguri alla Svizzera e alla Germania meridionale. «Via mare, il tempo di transito dall'Asia verso il porto di Genova può essere inferiore di almeno 5 giorni rispetto a quello di Rotterdam», ha stabilito uno studio recente. I collegamenti ferroviari con Svizzera e Germania possono essere migliorati sfruttando il concetto di navetta già in uso nella Northern Range. E i lavori per il terzo valico e la gronda autostradale, due opere da 10 miliardi essenziali per creare un corridoio veloce dai terminal marini alla pianura padana, devono essere accelerati. A oggi l'apertura del terzo valico è prevista nel 2022, per la gronda i lavori inizieranno solo l'anno prossimo. Nel frattempo l'autorità portuale lavora per rendere più efficiente il terminale di Prà-Voltri. «Abbiamo chiuso la convenzione con le FS per l'ammodernamento dei binari che dal terminal di Sampierdarena transiteranno al terzo valico. Per la galleria Molo Nuovo abbiamo speso 300 mila euro per la progettazione e 10 milioni per la realizzazione, per il nuovo Parco Fuorimuro, 1,2 milioni di euro per la progettazione e 25 milioni per la

realizzazione», ha spiegato Signorini. A Vado Ligure, le opere ferroviarie ancora da realizzare riguardano il completamento del terminal ferroviario e il riassetto degli impianti di segnalamento.

港口发展上轨道

为了能赶上“一带一路”这趟列车，利古里亚的港区除了参与海上作业外，还必须进一步改善地面物流，发展港区的堆场码头间，加强铁路和运输营运商之间的合作，从而建立一个从利古里亚港区到瑞士和德国南部的全新联运服务。热那亚港务局最近的一项研究明确：“在海路运输方面，从亚洲到热那亚港的航程比到鹿特丹港至少要缩短5天”。北岭已经使用的短驳的思路优化了热那亚港与瑞士和德国的铁路连接。然而Terzo Valico铁路和环热那亚高速公路，这两项工程总造价为100亿，旨在海港和波河平原之间建立一条快速通道。Terzo Valico 铁路将在2022年开通，而环线高速将在明年动工。同时，港务局正努力提高Prà-Voltri港区的集装箱码头的效率。“我们结束了与意大利铁网的协约，以使从Sampierdarena港区堆场到Terzo Valico的运输轨道更现代化。关于Molo Nuovo隧道，我们花了30万做规划，其建设费用为1000万，在Nuovo Parco的Fuorimuro Nuovo项目设计费用为120万欧元，建设费用为2500万，”西罗里尼先生介绍说。在瓦多利古雷区，铁路工程尚未完成，这涉及堆场铁路的完工和信号线路的调整。

Competition to the Northern Range

The goal is long-term, 10 years, but the conditions for achieving it must be set today. By 2028 the container traffic from the port of Genoa will have to increase from 2.7 million TEU to a capacity of 7 million TEU and a guaranteed volume of 5 million TEU. “The Genoese port can become the southern gateway for goods coming from the Far East and heading to Central Europe, which instead currently only pass through the airports of Northern Europe”, assured Paolo Emilio Signorini, President of the Western Ligurian Port Authority that has managed the ports in Genoa, Prà (Psa international terminal with Singapore as its base), Savona and Vado Ligure since 2017, continuing that “this will only happen under certain conditions”. The first is that Genoa will have to be able to work with the latest generation of container ships with over 20,000 TEU and, secondly, that the railway system must be able to run trains 750 metres long. Maurizio Maresca, 63, lawyer, International Law professor and Ministry of Infrastructures consultant, agrees with this analysis and believes that with some effort, the port of Genoa could meet almost all the requirements to adequately satisfy the traffic needs generated by the new Silk Road: the ability to manage 10 million TEUs of goods and work with 20,000 container ships, the availability of a long-distance railway network, and the presence of different and competing terminals which are suitable for the various carriers to establish their bases. But action must be taken quickly. Genoa already has to deal with the growing Chinese influence in the Mediterranean, which thanks to the doubling

of the Suez Canal has acquired new centrality. The Mediterranean sees 20% of global maritime traffic, 25% of line services on containers, 30% of global oil flows and 65% of the energy flow for EU countries. And Genoa is the second Italian port for freight traffic and the first for container traffic. It matters little that China has invested in Piraeus. The Silk Road, experts say, will end up where bringing goods is most convenient in terms of the destination market, and it can therefore also reach several Mediterranean ports. “The Silk Road will affect the entire Genoese port system, which has been placed as a candidate for one of the ports intercepting the great amount of east-west traffic, but we must lower two costs: hosting megaships and removing goods from the port as quickly as possible, transporting it at competitive costs”, insisted Signorini. As for the megaships, the investments must be for equipped terminals and a suitable stretch of water. For this reason, Signorini has signed an agreement with Invitalia, the Ministry of Economy agency which works on attracting investments, to design a new outer breakwater in Genoa: a billion euro project. The goal of this five-kilometre-long infrastructure is to adapt the quay from 150 to 500 metres to allow the passage of the next generation of large ships: container ships that are 400 metres long and 60 wide and have a capacity of up to 22 thousand TEU. But the project’s schedule includes two years for preliminary studies, six years for the implementation of the first part and six more to complete it. Meanwhile, Signorini is working on short-term goals, including the Prà-Voltri terminal, to make it capable of handling 1.6

million TEUs. In 2019 the Vado Ligure platform should become operational and able to handle a total of 800 thousand TEUs for ships weighing up to 20,000 tons. The platform is managed by a joint venture between the Danish company Maersk and the Chinese company Cosco at 40%, which is also the group that has controlled the majority of the port of Piraeus since 2016. Other significant changes also concern the Sampiedarena basin. Last 9th June, the Bettolo Consortium granted the management of Calata Bettolo, the new container terminal of the Ligurian airport, to MSC and the Investimenti Group for thirty-three years.

The game being played in Genoa is a strategic one. Even if the road to bring the Ligurian infrastructure up to a leading role in the new Silk Road project is quite long, the basic conditions for success are all there. A total area of about 7 million square metres, 30 specialised terminals that handle almost 70 million tons of goods from all the main merchandise sectors, containers, various goods, ro/ro and bulk, position the port system of the upper Tyrrhenian as the main Mediterranean gateway for containers, heavy loads and fruit. And 2017 was a year with record numbers: 69 million tons of all types of cargo (+ 8.5% from 2016) and 4.2 million passengers on over 9,000 ships. Container handling also reached a new record, rising to 2.67 million TEU from 2.35 in 2016 (+ 13.3%), while the containers exceeded 26 million tons (+ 14.4%). Supported by the growth of traffic in the Genoa and Savona terminals, the ro-ro sector also strengthened with 13 million tons (+14.5%).



Lo scalo container a Pra-Voltri, uno degli scali del sistema portuale dell'Alto Tirreno, di cui fa parte anche il Porto di Vado Ligure (Savona), a destra, dove è in costruzione un altro terminal container da parte di una società partecipata da i cinesi di Cosco

在Pra-Voltri的集装箱码头，第勒尼安海（Tirreno）北部的重要港区之一，这里也是Vado Ligure港（Savona）的一部分，右边，正在建造中的另一个集装箱码头是属于中远集团公司参股的一个公司。

A braccetto sulla Bri Ravenna e CMG

CHINA MERCHANTS GROUP, LA CONGLOMERATA DA 75 MILIARDI DI EURO DI FATTURATO, HA APERTO UNA FILIALE NELLO SCALO ROMAGNOLO CHE STA INVESTENDO PER POTENZIARE IL RUOLO DI HUB, IN VISTA DELL'AUMENTO DEI TRAFFICI CON L'ESTREMO ORIENTE

— di Francesco Bisozzi —

«Entro la fine di quest'anno verrà pubblicato il bando di gara e prevediamo che l'inizio dei lavori avverrà all'inizio dell'estate del prossimo anno». Daniele Rossi, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale, che fa perno sul porto di Ravenna, vuole realizzare nel primo porto-canale d'Italia sulla costa romagnola un hub all'avanguardia a livello europeo. Il progetto era stato consegnato al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il 18 settembre dell'anno scorso e licenziato con parere positivo dal consiglio superiore dei lavori pubblici il successivo 15 dicembre. Quest'anno il Comitato interministeriale per la programmazione economica (Cipe) lo ha approvato e ora Rossi ha le carte in mano per sviluppare lo scalo di Ravenna con un sistema logistico integrato di infrastrutture e servizi che consenta di assumere un ruolo di spicco a livello europeo, in una logica di sistema con gli altri porti presenti nel mare Adriatico. I lavori sulle infrastrutture riguardano l'approfondimento dei fondali a 12,5 metri, la realizzazione di una nuova banchina lunga oltre un chilometro, l'adeguamento strutturale delle banchine esistenti di oltre 2.500 metri alla normativa antisismica e ai nuovi fondali, e la realizzazione di aree destinate alla logistica in ambito portuale per circa 200 ettari. «L'investimento previsto per il solo escavo è di circa

250 milioni, che saliranno a 500 milioni con gli altri lavori, finanziati dall'Unione Europea e da un mutuo attivato presso la Banca europea per gli investimenti», ha spiegato Rossi, che il 20 giugno ha incontrato il premier Giuseppe Conte per illustrare al governo i progressi fatti fino a qui. La sfida dei porti è, infatti, cruciale per l'Italia, terminal naturale dei flussi

mercantili che arrivano via Suez dall'Oriente, che dopo l'ampliamento del canale egiziano sono cresciuti del 20% all'anno.

Anche se le ferrovie, con maggiore rapidità rispetto alle flotte mercantili, saranno in grado di trasportare circa un milione di container l'anno nei prossimi 10 anni nella regione Euroasiatica, ha calcolato l'Ocse, il traffico via mare continuerà a coprire almeno l'80% dei flussi commerciali nel mondo. Già oggi le rotte marittime mobilitano oltre 20 volte la quota di container prevista dai treni merci per il 2030. Sotto il profilo ambientale, inoltre, le flotte mercantili producono emissioni 30 volte minori rispetto

al trasporto terrestre e 42 volte minori rispetto al trasporto aereo. Al momento, tuttavia, i porti dell'Adriatico, Ravenna, Venezia e Trieste movimentano meno della metà dei container del solo Pireo che dopo l'acquisizione nel 2016 da parte della China Ocean Shipping Company (Cosco), sono schizzati da 500 mila a 3,1 milioni di Teu l'anno. Ma la difficoltà dei



Il porto-canale di Ravenna, nella pagina accanto, uno dei terminal container più attrezzati in Italia, è stato inserito dalla Comunità europea nelle proposte di revisione normativa delle reti TEN-T, divenendo il terminale meridionale del corridoio n. 1 Baltico-Adriatico che collega Helsinki con la città romagnola

in un'immagine, il porto di Ravenna è uno dei terminal container più attrezzati in Italia, che è stato inserito nella proposta di revisione normativa delle reti TEN-T, diventando il terminale meridionale del corridoio n. 1 Baltico-Adriatico che collega Helsinki con la città romagnola, collegando il porto di Ravenna con la città di Helsinki.



拉文纳与中国招商局集团 “一带一路”上的港口

“我们将于今年底发布招标公告，预计于明年夏天开始动工。”亚得里亚海中北部港口管理局局长兼拉文纳港口主席丹尼尔·罗西非常渴望投身到项目当中。该项目旨在在罗马涅海岸上第一个意大利港口航道上建设欧洲级下一代港口枢纽。项目于去年9月18日递交给基础设施和交通部，同年12月15日，公共工程高级理事会为项目发放了许可，并给予积极评价。今年，项目通过了部际经济规划委员会（CIPE）的审批。如今罗西万事俱备，只待将拉文纳港口建设成为欧洲领先的港口，且其物流系统与基础设施和服务完美整合，并与其他亚得里亚海沿岸港口处于同一系统物流。建设此基础设施工程涉及到深入海底11.5米到12.5米的海床，建造一个长达一公里的新码头、调整现有码头的结构直至符合抗震规范且高出新海床2500米、以及在港口区建设约200公顷的物流区。罗西解释说：“仅挖掘工程的投资大约需要2.5亿，加之其他工程，总投资高达5亿。资金来自欧盟赞助以及欧洲投资银行提供的一笔贷款。”罗西于6月20日见到了意大利总理朱塞佩·孔特，评估项目整体情况，并向新政府首脑汇报了迄今所取得的进展。事实上，拉文纳港口面临的挑战对意大利来说至关重要，因为它是货物从东方经苏伊士运河抵达的天然终点，其货运量在苏伊士运河扩建仅一年后就增长了20%。即使在未来10年内，铁路每年能够在欧亚地区运输大约100万个集装箱，而且比商船的速度更快，但据经合组织计算，海上运输将

继续占据全世界至少80%的贸易流量。海上航线目前的集装箱运输量已超过2030年货运列车运输量的20倍。此外，从环保的角度来看，商船队的排放量比陆路运输少30倍，比航空运输少42倍。然而，目前亚得里亚海沿岸的拉文纳、威尼斯和的里雅斯特港口的集装箱吞吐量还不及比雷埃夫斯港的一半。比雷埃夫斯港在2016年被中国远洋海运集团有限公司收购后，其货运吞吐量已从每年50万个集装箱跃升至310万个。但雅典和中欧之间陆路连接的缺乏使意大利作为一个区位优势佳的终点拥有中国贸易进入欧洲的潜在战略优势。在中国广为流传的地图中，威尼斯港通常被称为海上丝绸之路的欧洲终点。这就是为什么上亚得里亚海沿岸港口密切关注“一带一路”倡议所带来的潜力，并努力加以利用的原因。在意大利交通运输部和丝绸之路基金的支持下，上亚得里亚海的五个港口——威尼斯、里雅斯特、拉文纳、菲乌梅（Fiume，位于克罗地亚）和卡波迪斯特里亚（Capodistria，位于斯洛文尼亚）组成了北亚得里亚海港口协会（纳帕），协会的目标是增加货船的运输量、充分利用苏伊士运河的扩建升级。纳帕在公共机构关系中发挥着重要作用，例如就布鲁塞尔在基础设施规划方面扮演了重要角色。北亚得里亚海港口协会被纳入“新丝绸之路”项目是其战略计划的基石所在，因此将优先考虑改善拉文纳港，因为该港口已经拥有一个与陆地运输网络紧密相连的高效无水港结构。与此同时，威尼斯港演化盆地3号海床的挖掘工程近日业已完工，使得港口的可及性从6000标准箱船舶扩大到8500标准箱船舶。威尼斯与东亚之间本已活跃的海洋区域从而得到了进一步加强。2016年，中远海运港口有限公司和青岛港国际发展有限公司收购了萨沃纳省瓦多利古雷港建造未来集装箱码头49%的股份，期限直至2020年。这标志着中国已经踏足意大利的港口市场。



Daniele Rossi

57 anni, è presidente del porto di Ravenna da dicembre 2016. Ha alla spalle una lunga carriera nel gruppo Eni-Saipem, dove è entrato nel 1996 alla direzione finanziaria di Saipem. È stato per anni ceo delle finanziarie estere di Eni, prima a Bruxelles poi in Usa. Nel 2012 è diventato ceo di Rosetti Marino e nel 2016 ceo di Intels (gruppo Volpi) a Port Harcourt in Nigeria, che ha lasciato per accettare l'incarico a Ravenna offertogli dall'ex ministro dei trasporti Del Rio

丹尼尔·罗西

57岁，自2016年12月起担任拉文纳港口主席。在埃尼-萨伊姆集团工作多年，并于1996年担任萨伊姆的财务管理。先后在比利时和美国担任埃尼海外金融机构的首席执行官。2012年任罗塞蒂·马里诺首席执行官，2016年任担任尼日利亚哈科特港的Intels (Volpi集团) 首席执行官，最后接受前运输部长德里奥推荐的拉文纳港口主席的工作。

collegamenti terrestri tra Atene e l'Europa centrale continua ad assegnare all'Italia un vantaggio strategico come terminale privilegiato dei flussi commerciali cinesi verso l'Europa. Nelle mappe che circolano in Cina il porto di Venezia viene spesso indicato come il punto di arrivo europeo della Via della seta marittima. Per questo i porti dell'Alto Adriatico guardano con interesse alle potenzialità offerte dalla Bri e si stanno attivando per sfruttarle. Auspici il ministero dei Trasporti italiano e il Silk Road Fund cinese, i cinque porti dell'Alto Adriatico, comprendendo



Fiume, in Croazia, e Capodistria, in Slovenia, hanno costituito la North Adriatic Port Association (Napa) con l'obiettivo di aumentare i traffici di navi cargo per sfruttare al meglio il potenziamento del Canale di Suez. Il Napa ha una funzione importante nei rapporti istituzionali, con Bruxelles, e nella pianificazione infrastrutturale.

L'inserimento nel progetto della Nuova Via della Seta condotto dalla Napa riveste una grande rilevanza sul piano strategico e Ravenna in questo disegno rappresenta un tassello fondamentale per l'efficiente struttura di retroporto ben collegata con le reti di trasporto terrestri. I cinesi hanno già messo un piede nella portualità italiana, nel 2016, rilevando tramite Cosco Shipping Ports e Qingdao Port International Development il 49% del futuro terminal container che entro il 2020 opererà a Vado Ligure, in provincia di Savona. A Venezia, intanto, si sono da poco conclusi i lavori di escavo dei fondali del bacino di evoluzione 3 con l'ampliamento dell'accessibilità nautica del porto da parte dei porta container da 8.500 Teu, anziché le navi più piccole da 6.000 Teu. È stata così rinforzata la tratta oceanica già attiva tra Venezia e l'Estremo Oriente.

E con CMG si guarda anche all'Africa

Quest'anno il gruppo China Merchants, che controlla tra l'altro la China Merchants Bank, una delle banche con cui la Cina finanzia il progetto della nuova Via della Seta, ha aperto a Ravenna una società di progettazione per l'industria petrolifera, gasiera e per il settore delle navi da crociera. Per il porto della città, punto di riferimento in Italia del settore oil&gas, si tratta di una grande opportunità. In un edificio simbolico per l'industria locale, l'ex sede dell'Italiana Olii e Risi del gruppo Ferruzzi, vedrà la luce un centro di ricerche all'avanguardia, il primo di China Merchants fuori dalla Cina. China Merchants, che come ha ammesso il managing director Simple Hu cercava da tempo di insediarsi in Italia, controlla 53 porti in 20 Paesi diversi ed è, fra l'altro, uno dei leader mondiali nella costruzione e riparazione di navi e piattaforme off-shore. È proprietario di cantieri navali a Haimen (nella provincia del Jiangsu), Mazhou Island (a Shenzhen) e Yiu Lian (a Hong Kong). Il colosso ha chiuso il 2017 con 78 miliardi di dollari di fatturato, 17,7 miliardi di utile e 1.163 miliardi di asset, numeri che spiegano perché il suo arrivo in città è stato salutato con entusiasmo. China Merchants a Ravenna prevede d'investire circa 10 milioni di euro e ha già assunto 25 ingegneri della società Comart del gruppo Tozzi, in liquidazione da marzo. L'obiettivo è arrivare a 100 dipendenti

entro la fine del 2019. La sede di Ravenna si occuperà anche di un progetto per il Sud America in via di acquisizione e di un altro in Africa che riguarda la prima raffineria galleggiante al mondo.

跟招商局一起关注非洲

招商局集团旗下的招商银行是中国为“一带一路”项目提供资金的银行之一，今年在拉文纳开设了一家针对石油、天然气以及游轮方向计划的公司。对于拉文纳港而言——意大利石油和天然气产业的标志——这是一个绝妙的机会。在拉文纳工业的标志性建筑，费鲁奇集团下的前意大利油米分公司中，人们将看到一所走在欧洲前沿的研究中心，这是中国在海外的第一个招商局。招商局集团董事长胡政表示，招商局长期以来一直寻求在意大利立足。招商局控制着20个不同国家的53个港口，是制造与维修海轮以及离岸平台的全球领导者之一。在海门（江苏省），马州岛（深圳）和耀联（香港）拥有造船厂。2017年的营业额为780亿美元，利润为177亿美元，资产为11630亿美元。这些数字解释了为什么它受到了这座城市的热烈欢迎。招商局计划在拉文纳投资约一千万欧元，雇佣了来自托兹集团科马特公司的25名工程师，该公司自3月份开始清算员工费用，目标是到2019年底将员工数量缩减至100名。拉文纳的分部开始负责在南美洲的一个收购项目，并处理另一个非洲项目，那里将建立世界上第一个浮动炼油厂。

Ravenna and CMG, an arm on the Silk Road

The call for tenders will be published by the end of this year and we expect the works to start at the beginning of next summer". Daniele Rossi, president of the Port Authority of the central-northern Adriatic Sea, i.e. the port of Ravenna, is eager to work on the project which envisages building a European-level, next-generation port-hub in the first Italian port-channel on the coast of Romagna. The project was delivered to the Ministry of Infrastructures and Transport on 18 September last year and licensed with a positive opinion from the top council of public works on the following 15 December. This year the Inter-ministerial Committee for Economic Planning (CIPE) approved it and now Rossi has all the cards in hand to develop the port of Ravenna with a logistics system integrated with infrastructures and services that will allow it to take on a leading role at a European level, in a systemic logic with the other ports of the Adriatic. The works on the infrastructures concern the deepening of the seabed from 11.5 to 12.5 metres, the construction of a new quay over a kilometre long, the structural adjustment of the existing quays to earthquake regulations and over 2,500 metres of new seabed, as well as the construction of about 200 hectares of logistics areas in the port area. "The investments planned for the excavations alone are about 250 million, which will increase to 500 million with the other works, also financed by the European Union as well as by a loan opened with the European Investment Bank", explained Rossi. He also met Prime Minister Giuseppe Conte on 20 June to take stock of the situation and present the progress made so far to the head of the new government. In fact, the challenge of the ports is crucial for Italy, as it is the natural terminal of flows of goods that arrive via the Suez Canal from the East, which grew by 20% just a year after the expansion of the Egyptian channel. Even if over the next 10 years the railways will be able to transport about a million containers a year in the Eurasian region and more



quickly than the merchant fleets, the OECD has calculated that sea traffic will continue to cover at least 80% of trade flows worldwide. Already today sea routes mobilise over 20 times the containers than what is expected from freight trains for 2030. Moreover, from an environmental point of view, the merchant fleets produce 30 times lower emissions than land transport and 42 times lower than air transport. At the moment, however, the Adriatic ports of Ravenna, Venice and Trieste move less than half of the Piraeus containers, which after its acquisition in 2016 by the China Ocean Shipping Company (Cosco), have jumped from 500 thousand to 3.1 million a year. But the scarcity of land connections between Athens and Central Europe continues to give Italy a potential strategic advantage as a privileged terminal for Chinese trade flows to Europe. In the maps circulating in China, the port of Venice is often referred to as the European point of arrival of the Maritime Silk Road. This is why the ports of the Upper Adriatic have a keen eye on the potential offered by the B&RI and are working to take advantage of it. Under the auspices of the Italian Ministry of Transport and the Chinese Silk Road Fund, the five ports of the Upper Adriatic - Venice,

Trieste, Ravenna, Fiume (in Croatia) and Capodistria (in Slovenia) - have formed the North Adriatic Port Association (Napa) with the goal of increasing the traffic of cargo ships to make the most of the Suez Canal upgrading. Napa has an important role in institutional relations, for example with Brussels, and in infrastructural planning. The North Adriatic Port Association's inclusion in the New Silk Road project is fundamental within its strategic plan, thereby making the enhancement of the port of Ravenna a priority, as it already has an efficient dry port structure that is well-connected with land transport networks. In Venice, in the meantime, the excavation works for the Evolution Basin 3 Seabed have recently been completed, expanding accessibility to the port to 8,500 TEU container ships, instead of the smaller 6,000 TEU ships. The already-active ocean section between Venice and the Far East has thereby been strengthened. The Chinese have already put their foot in the Italian ports of Italy by taking on, in 2016 through Cosco Shipping Ports and Qingdao Port International Development, 49% of the future container terminal that will be built in Vado Ligure, in the province of Savona, by 2020.

Il terminal di Ravenna è uno dei principali scali mediterranei per il settore dell'oil&gas, come si può notare dagli impianti visibili nell'immagine qui sopra. È per questo che China Merchants ha aperto qui una società di progettazione per l'industria petrolifera e gasiera

我们从上图中可以清楚地看到，拉文纳码头是地中海地区石油和天然气产业的主要中转站之一。因此招商局选择在这里成立一家石油天然气产业策划集团。

Parte dal Jiangsu la scossa al mercato asiatico

I CAVI PRODOTTI DALLA MULTINAZIONALE ITALIANA, TRADIZIONALI O IN FIBRA, SARANNO IL CUORE DELLE NUOVE RETI NEI PROGETTI AVIATI SULLE VIE DELLA SETA DEL XXI SECOLO NEL CAMPO DELL'ENERGIA, DELLE TELECOMUNICAZIONI, DELLA SICUREZZA

— di Pier Paolo Albricci —

È uno degli stabilimenti gioiello del gruppo, forse il più tecnologico fra i 112 impianti della multinazionale del cavo sparsi nei 5 continenti. Ma non è solo questione di innovazione perché il Prysmian Technology Jiangsu, di Yixing (Wuxi), a due ore di auto da Shanghai, operativo da ottobre scorso, è la carta strategica di Prysmian sui grandi progetti infrastrutturali lungo le nuove Vie della Seta. «Grazie anche a Prysmian Technology Jiangsu, il gruppo punta a diventare un importante attore nell'ambito della Via della Seta del XXI secolo, offrendo sistemi innovativi per progetti energetici e delle telecomunicazioni,» hanno confermato dal quartier generale del gruppo. Lo stabilimento, in cui il gruppo milanese ha investito 50 milioni di euro, e si prepara a spenderne altrettanti nei prossimi anni, si allarga su un'area di 200 mila metri quadrati con una torre di 138 metri per la produzione di cavi ad altissima, alta e media tensione, e svariate linee specialistiche. Da qui stanno uscendo i cavi destinati a essere installati non solo nella China State Grid, la più estesa rete elettrica mondiale, ma anche nelle reti di Australia, Singapore, Malesia, Indonesia, Vietnam. «Jiangsu rappresenta un ponte lanciato verso i nostri partner

nel mondo delle reti elettriche per portare il livello di servizio e tecnologia ai massimi livelli oggi possibili,» hanno spiegato da Prysmian. Il 2017 ha segnato un'ulteriore accelerazione della crescita del gruppo sia in Cina che a livello globale, perché l'accordo di fusione raggiunto con General Cable ha portato negli asset cinesi del gruppo anche la fabbrica Shen Huan Cable di cavi ad alta tensione.

In Cina, Prysmian opera sia nella produzione che nella distribuzione di sistemi per energia e telecomunicazioni, con 1.500 dipendenti impiegati in 7 stabilimenti produttivi, il più importante dei quali situato a Suzhou, vicino a Shanghai, dove si è sviluppato un centro di ricerca e sviluppo all'avanguardia nei test sui materiali. Il portafoglio clienti comprende le maggiori imprese del paese, da China State Grid e China South Grid, per i sistemi ad alta e altissima tensione, a Guodian, Envision, Dec per le soluzioni per le energie rinnovabili, a China Railways Corp., China Shipbuilding Corp., China Communications Construction Comp. per le applicazioni industriali ferroviarie, minerarie, portuali, navali. Prysmian è attivo in Cina anche nel settore delle infrastrutture chiave per il Paese, fornendo cavi



La cerimonia inaugurale di Prysmian Technology Jiangsu, Matteo Bavaresco, ceo di Prysmian China è il quinto da sinistra. nella pagina accanto due immagini del quartiere generale a Milano del gruppo che quest'anno si avvicinerà a un fatturato di 12 miliardi di dollari

江苏普睿司曼科技公司开幕仪式, Matteo Bavaresco, 左起第五位, 普睿司曼中国首席执行官。隔页, 米兰总部两张图片, 集团今年将达到120亿美元营业额。

per energia e per applicazioni telecom in metropolitane, ponti, tunnel, network per le telecomunicazioni, oltre a far parte dei migliori fornitori in settori guidati dalla sicurezza come quello degli ascensori per grattacieli o centrali elettriche o dei servizi di monitoraggio delle grandi reti.

La sfida sul mercato asiatico è allettante, perché i tassi di crescita sono importanti, ma complessa. In Cina, in particolare si sta sviluppando la sensibilità per le tecnologie più sofisticate

e i modelli di business di servizio migliori. Tuttavia la qualità dell'offerta di Prysmian, non solo di prodotti, ma anche di servizi, ha già avuto ampi riconoscimenti nell'ambito più tradizionale della fornitura di cavi elettrici di varia tensione, come quelli installati nella metropolitana di Suzhou e nella rete cittadina di Shanghai, all'installazione di complessi sistemi sottomarini tra la provincia del Guangdong e l'isola di Hainan, alle più diverse applicazioni per le telecomunicazioni.



江苏——冲击亚洲市场的起点

它是普睿司曼集团最具价值的工厂之一，或许也是这家跨国电缆公司遍布全球五大洲的112个系统中最具技术性的工厂。但这不仅仅是一个创新问题，正如江苏普睿司曼科技有限公司是普睿司曼在新丝绸之路沿线布局的主要基础设施项目的战略地图。这家公司位于无锡宜兴，距离上海仅2小时车程，自10月起开始运营。“感谢江苏普睿司曼科技有限公司，本集团的目标是成为21世纪丝绸之路的重要参与者，为能源和通信项目提供创新系统，”普睿司曼集团总部表示。这家来自米兰的集团已在江苏工厂投资了5000多万欧元，并预备在未来几年内继续投入同等资金；工厂占地面积20万平方米，建有一座高达138米的立塔，用于生产中、高、超高压电缆和各种专用线；这些电缆将安装在中国国家电网——世界上规模最大的电网，以及澳大利亚、新加坡、马来西亚、印度尼西亚和越南的电网之上。普睿司曼总部人员说：“江苏为我们全世界电网领域的合作伙伴架起了一座桥梁，为他们带去最高水平的服务和技术。”2017年，普睿司曼在中国和全球

进一步实现了快速增长，因为与通用电缆公司达成的合并协议也将神环电缆厂的高压电缆纳入了集团的在华资产。

普睿司曼在中国生产和分销能源和通信系统，设有7家生产工厂，雇用了1500名员工，其中最重要的是位于上海附近的苏州的一个尖端的测试材料研发中心。普睿司曼的客户群包括中国最大的公司——中国国家电网和中国南方电网（提供高压和超高压系统）；国电、远景能源和迪吉多（提供可再生能源解决方案）；以及中国铁路总公司、中国造船股份有限公司、中国交通建设总公司（提供工业铁路、采矿、港口和海军应用程序）。此外，普睿司曼还活跃在中国主要的基础设施领域，为地铁、桥梁、隧道、通信网络等项目提供能源电缆和通信应用程序，同时也是安全驱动领域的顶级供应商之一，供应如用于摩天大楼

的升降机、发电厂或大型网络的监测服务。中国和亚洲市场的挑战极具吸引力，因为既有极高的增长率，但也很复杂。特别是中国对于最先进技术和服务业务模式的灵敏度已逐渐形成。但普睿司曼提供的产品和服务的质量（产品和服务）已经在更传统的各种电压电缆供应领域得到了充分的认可，如安装在苏州地铁和上海城市电网中的电缆、在广东省和海南岛之间安装的复杂潜艇系统、以及多样化的通信应用程序。





Claudio De Conto

milanese, 56 anni, è diventato presidente di Prysmian questo settembre, dopo essere entrato nel cda nel 2010 come indipendente. Ha compiuto la gran parte della sua carriera in Pirelli, in ruoli di crescente responsabilità in Italia e all'estero. Di formazione finanziaria, è attualmente ceo di Artsana group, multinazionale di prodotti per l'infanzia, con oltre 1 miliardo di euro di fatturato

Claudio De Conto 米兰人, 56岁, 自2010年作为独立董事进入董事会后, 于今年9月出任普睿司曼公司总裁。他的职业生涯大部分都在倍耐力度过, 在意大利和国外担任日益重要的职务。他毕业于金融学, 如今还是跨国公司Artsana集团的首席执行官。该公司从事婴儿用品的生产, 营业额超过10亿欧元。



Valerio Battista

aretino, classe 1957, laureato in Ingegneria Meccanica all'Università di Firenze, è ceo di Prysmian da quando, nel 2005 ha guidato un gruppo di investitori, tra cui un fondo promosso da Goldman Sachs, ad acquisire la divisione cavi di Pirelli. All'interno del gruppo Pirelli aveva guidato la ristrutturazione e riorganizzazione della divisione Cavi, portata nel periodo 2002-2004 tra le aziende più profittevoli e competitive del settore

瓦莱里奥·巴蒂斯塔

阿雷佐人, 1957年生, 毕业于佛罗伦萨大学机械工程系。领导倍耐力集团内部的部门改制和重组, 2002到2004年带领公司成为行业中最具价值和最具竞争力的公司之一。自2005年以来担任普睿司曼首席执行官, 带领投资者, 其中包括高盛推广基金, 收购倍耐力电缆部门。



Matteo Bavaresco

veneto di Bassano, laurea all'università di Trento, è ceo di Prysmian China da quando ha lasciato il gruppo Danieli, dove ricopriva la stessa posizione, dal 2012. Con Danieli si era trasferito in Cina nel 2006 come Cfo della società locale, una delle più importanti del gruppo dell'acciaio, con responsabilità per il business in tutto il sud est asiatico, ottenendo risultati apprezzabili

马特奥·巴瓦雷斯科

威尼托巴萨诺人, 毕业于特伦托大学。2006年被达涅利集团派到中国担任当地重要钢铁集团的首席财务官, 负责整个东南亚的业务并取得可观的成果。2012年从达涅利集团辞去首席执行官一职后, 担任普睿司曼(中国)首席执行官。

Con General Cable, verso le Americhe

«L'operazione General Cable rappresenta uno step importantissimo nel percorso di crescita del Gruppo iniziato con l'acquisizione di Draka nel 2011.» ha commentato Valerio Battista, ceo di Prysmian Group. «Il nuovo assetto societario rafforza la posizione del gruppo nei mercati del Nord America e del Centro America e allo stesso tempo il presidio in Sud America». La complessa operazione di acquisizione per 3 miliardi di dollari dell'americana General Cable da parte di Prysmian, annunciata nel dicembre scorso si è conclusa il 6 giugno scorso.

Nella storia del gruppo milanese, nato dal break up della divisione cavi del gruppo Pirelli, guidata da Valerio Battista, l'acquisizione è la seconda tappa fondamentale, dopo quella di Dakra nel 2011 che ha dato a Prysmian la leadership di settore a livello globale. Ora il gruppo ha l'opportunità strategica di ridefinire gli standard del settore con una presenza solida in oltre 50 Paesi, 30.000 dipendenti e un fatturato di oltre 11 miliardi di dollari.

La presenza geografica delle due società è fortemente complementare e il nuovo gruppo si espanderà nei mercati dell'America del Nord e del Sud come in quello europeo, sfruttando un portfolio prodotti ulteriormente esteso e basato sulle tecnologie più innovative.

Il gruppo nato dalla fusione tra le due entità ha un modello organizzativo a matrice a 3 assi composta da funzioni centrali di gruppo, che hanno l'obiettivo di favorire la creazione di una One Company fortemente in-

tegrata, le Regions, che devono assicurare la vicinanza al mercato, e le aree di Business, Energy, Telecom e Projects, che hanno la responsabilità della strategia di prodotto e di cross-selling.

通用电缆在美洲更为强劲

“从2011年收购德拉卡开始, 通用电缆业务成为集团增长之路中非常重要的一步,” 普睿司曼集团首席执行官瓦莱里奥·巴蒂斯塔表示。“新的公司结构也会开辟新的市场, 例如北美, 中美洲, 同时也加强对南美洲市场的维持。” 去年12月普睿司曼公司对美国通用电缆公司进行的30亿美元的收购在今年6月6日结束。普睿司曼集团的历史是从倍耐力集团电缆部门分裂而开始, 2005年起由瓦莱里奥·巴蒂斯塔领导, 此次收购是第二个里程碑, 收购德拉卡之后, 普睿司曼成为该行业的全球领导者。如今普睿司曼有战略机会重新定义行业标准, 在50多个国家拥有稳定业务, 3万名员工, 营业额超过110亿美元。这两家公司的地理位置有很强的互补性, 新集团将扩展在北美、南美的市场业务, 正如在欧洲市场, 通过最新的技术创新进一步扩展产品组合。这个新集团融合了两个公司的组织结构, 成为由中央集团领导的三轴模型, 目标在于促进创建高度整合的一体公司, 必须确保接近市场的区域, 负责在商业、能源、电信和项目等领域的产品策略和交叉销售。

The shock to the Asian market starts in Jiangsu

It is one of the group's most prized plants, perhaps the most technological among the 112 systems of the multinational cable company spread across the world's 5 continents. But it's not just a question of innovation, as Prysmian Technology Jiangsu in Yixing (Wuxi), a two-hour drive from Shanghai and operational since October, is Prysmian's strategic map of major infrastructure projects along the new Silk Road. "Thanks also to Prysmian Technology Jiangsu, the group aims to become an important player in the context of the 21st century Silk Road, offering innovative systems for energy and telecommunications projects", the company's headquarters confirmed. The Milanese group has invested over 50 million euros in the factory and is preparing to spend just as much in the coming years; the factory extends over 200,000 square metres with a 138-metre tower for the production of medium, high and very-high voltage cables and various specialised lines; the cables will be installed in the China State Grid, the world's largest electricity grid, as well as in the grids of Australia, Singapore, Malaysia, Indonesia and Vietnam. "Jiangsu is a bridge offered to our partners in the world of electricity grids, to bring the level of service and technology to the highest possible level today",



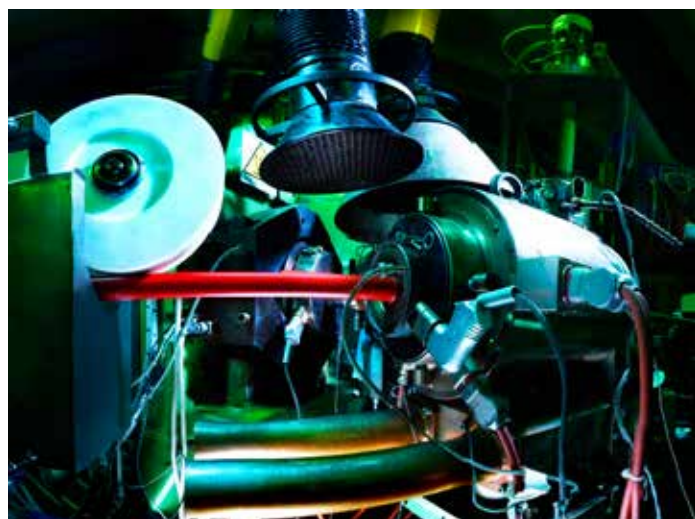
they explained at Prysmian. 2017 marked a further acceleration in Prysmian's growth both in China and globally, as the merger agreement reached with General Cable also brought the Shen Huan Cable factory of high-voltage cables into the group's Chinese assets.

Prysmian operates in China in both the production and distribution of energy and telecommunications systems, with 1,500 employees employed in 7 production plants, the most important of which is located in Suzhou, near Shanghai, where a cutting-edge research and development centre for testing materials is located. Its customer portfolio includes the largest companies in the country, from China State Grid and China South Grid for high and very-high

voltage systems, to Guodian, Envision and Dec for renewable energy solutions, to China Railways Corp., China Shipbuilding Corp., China Communications Construction Comp. for industrial railway, mining, port and naval applications. Prysmian is also active in China in the country's key infrastructure sector, providing energy cables and telecom applications in projects such as metros, bridges, tunnels, telecommunications networks, as well as being one of the top suppliers in safety-driven sectors such as that of lifts for skyscrapers,

power plants or monitoring services for large networks.

The challenge of the Chinese and Asian market is attractive, because the growth rates are significant, but also complex. A sensitivity is developing for the most sophisticated technologies and the best service business models in China, in particular. But the quality of Prysmian's offer, not simply products, but also services, has already received ample recognition in the more traditional field of various voltage electric cable supply, such as those installed in the Suzhou metro and in the city grid of Shanghai, as well as in the installation of complex submarine systems between the Guangdong province and the island of Hainan, up to the most varied applications for telecommunications.



Lo stabilimento di Jiangsu, a cui si riferiscono le immagini di questa pagina che rappresentano la trafilazione al laser di cavi a media tensione, è la punta di diamante della strategia cinese di Prysmian nella produzione di cavi elettrici per tutto il sud est asiatico e l'Australia

江苏工厂，本页图片是中压电缆激光拉线，是普睿司曼在中国生产的电缆战略尖端，目标市场为东南亚和澳大利亚。

Spinge a Est il polo dell'export

I SERVIZI OFFERTI DA SACE-SIMEST PER RIDURRE L'ESPOSIZIONE AI RISCHI COMMERCIALI APRONO NUOVI ORIZZONTI NON SOLO NEI MERCATI TRADIZIONALI DELL'EXPORT, CINA, TURCHIA E RUSSIA MA ANCHE NELLE ECONOMIE ORIENTALI IN CRESCITA, INDIA, INDONESIA, VIETNAM...

di Franco Canevesio



«**L**a Cina sta vivendo una fase di evoluzione importante, ponendosi non più solo come Paese esportatore per antonomasia, ma come partner economico-commerciale a tutto tondo.» Bernardino Quintieri, presidente di Sace, che insieme a Simest costituisce il polo di spinta delle esportazioni italiane, ha fiutato l'aria nuova che tira da est e ha deciso di sfruttarla anche a vantaggio delle piccole e medie imprese. Insieme ad Alessandro Decio, il ceo, il 26 giugno ha aperto le porte dei nuovi uffici di Sace a Shanghai, che dovranno diventare perno di un hub che guarda all'intero sud-est, sul modello creato due anni fa in Medio Oriente con l'hub di Dubai. «La Bri e la China International Import Expo testimoniano la nuova apertura internazionale della Cina e fanno da apripista a un ruolo più incisivo e strategico anche per le società di export credit,» ha spiegato Quintieri. Nei prossimi anni l'assetto dei traffici commerciali dell'area euroasiatica è destinato a cambiare profondamente all'interno di un trend di crescita sostanziale. Secondo l'Ufficio studi di Sace, il valore degli investimenti in ambito Bri ammonta

Quando vale la "Belt & Road Initiative"?



Fonte: Fung Business Intelligence Centre, Banca Mondiale

a 1.400 miliardi di dollari, ma saranno ben 2.500 miliardi di dollari i flussi commerciali in più generati da quegli investimenti. L'Italia può beneficiarne parecchio, perchè i paesi coinvolti assorbono il 27% delle esportazioni italiane, pari a 110 miliardi di euro, e il 32% delle importazioni, 120 miliardi di euro. In questa prospettiva gli uffici di Sace nei punti chiave, Mosca, Istanbul, Dubai, Nairobi, Mumbai, Hong Kong sono mobilitati per aiutare

Le macchine per l'automazione e i robot della Camozzi di Brescia e i mobili per esercizi commerciali del gruppo marchigiano Clabo sono tra i più recenti interventi finanziari del polo export di Cdp, formato da Sace e Simest, finalizzati ad aumentarne la penetrazione sui mercati orientali

Sace e Simest sono il gruppo di lavoro per l'export del Cdp, formato da Sace e Simest, finalizzati ad aumentarne la penetrazione sui mercati orientali. Sace e Simest sono CDP Group's export support group, recently investing in Camozzi's automation machines and robots and Clabo's commercial furniture, aiming to increase the company's scale in the Eastern market.

gli imprenditori a cercare occasioni di nuovi scambi o guadagnare commesse nelle filiere dei grandi lavori, come sta accadendo in particolare nel Golfo Persico. Oltre a mercati chiave per il made in Italy come Polonia, Turchia o Russia, tra gli oltre 70 paesi coinvolti nell'iniziativa cinese, ci sono mercati

con minori flussi commerciali dall'Italia, ma potenzialmente interessanti. Tra questi i paesi Stan (vedere box qui sotto) e le economie forti del sud-est asiatico, dal Vietnam all'Indonesia, dalla Malesia alla Tailandia. «Una carenza di esperienza in loco e i rischi politici e di mancato pagamento, potrebbero rendere

queste opportunità inaccessibili, soprattutto alle pmi. Con Sace e Simest le aziende possono avventurarsi esternalizzando i rischi,» ha sottolineato Quintieri. Gli strumenti finanziari e assicurativi messi a disposizione delle aziende dal polo dell'export si adattano alle esigenze più diverse, dal semplice finan-

出口中心看准东方市场

“中国目前正在经历一场非常重要的变革，他向外界展示的已不再是一个出色的出口国家，而是一个全面的经济商务合作伙伴。”意大利外贸保险服务公司(SACE)与意大利对外投资促进公司(SIMEST)带动着意大利的出口。意大利外贸保险服务公司的首席执行官亚历山德罗·德西奥(Alessandro Decio)已经感觉到来自东方的阵阵新风，他决定巧借东风来造福中小企业。6月26日，意大利外贸保险服务公司在上海设立了分部，这一分部将会成为该公司展望东南亚地区的一个关键，上海分部对于东南亚区域的重要性就如同这两年意大利外贸保险服务公司迪拜分部对于中东地区的重要性一样。德西奥表示：“一带一路倡议和中国国际进出口产品博览会见证中国再一次对全世界开放，并且他们更加敏锐、更有战略性地引领出口信贷公司走向世界。”在未来几年中，欧亚区域贸易结构注定将在巨大的增长洪流中发生很大改变。意大利外贸保险服务公司研究室表示，公司对一带一路倡议的投资额总计达到1.4万亿美元，投资创造的商流则高达2.5万亿美元。意大利将从中获益颇丰，因为意大利的出口总量中有27%流向了这些相关国家，相当于1100亿欧元，而意大利的进口总量中有32%来自这些国家，相当于1200亿欧元。从这一角度来看，意大利外贸保险服务公司在诸如莫斯科、伊斯坦布尔、迪拜、内罗毕、孟买以及香港这些重点城市设立的分部已经动员起来，帮助企业寻找新的

商机或在大规模供应链中获得订单，尤其是在波斯湾。除了波兰、土耳其以及俄罗斯这些“意大利制造”的主要市场外，参与中国“一带一路”倡议的70多个国家还包括来自意大利贸易流量较少的国家往来。这些国家包括一些斯坦国家(见表格)，还有一些东南亚地区的强大经济体，范围涵盖越南、印尼、马来西亚以及泰国等等。德西奥认为：“现场经验不足，政治因素以及无力支付付款风险很可能让企业，尤其是中小型企业无缘这些商业机会。”“但是通过意大利外贸保险服务公司与意大利对外投资促进公司，企业就有可能通过外包的形式在海外市场寻找机会。”出口中心为企业提供的金融和保险工具可以适应多样化的需求，例如从简单的融资研究到债券发行为国际化计划提供资金。4月份，Bresciani的Camozzi公司发行了1250万张由SACE担保、SACE设立的出口发展基金承销的6年期债券。此次发行的收益将用于乌克兰、中国和俄罗斯的发展。SIMEST还向Camozzi集团的两家公司投资470万欧元用于自动化系统的零部件业务，这两家公司位于中国上海。Elettra1938这家为自动化以及工业领域生产电池和蓄能器的公司收到了几个公司的资助，它们分别是意大利外贸保险服务公司、意大利对外投资促进公司、意大利信用社和农村储蓄银行中央机构旗下子公司班卡因普莱萨以及另外两家合作信贷银行。尤其是意大利对外投资促进公司为其提供了500万欧元的资金，并持有该公司在华子公司35%的股份，这就能让它在中国中部城市武汉提高产能。最近的业务还包括Pastificio Attilio、Mastromauro Granoro、欧元集团(Euro Group)、Clabo、Meccanica Finnord以及Fluorseals。





Alessandro Decio

è ceo di Sace da giugno 2016. La sua carriera è stata in banca dove ha incominciato a Londra con IMI Capital Markets. Ha poi lavorato per cinque anni presso la European Bank for Reconstruction and Development, dopo un MBA a Insead e un'esperienza in McKinsey. Successivamente è entrato in UniCredit per supportare lo sviluppo internazionale del Gruppo. Ha guidato le banche del Gruppo UniCredit in Croazia, Bulgaria e Turchia, prima di tornare a Milano nel 2010.

自2016年起担任SACE的首席执行官。他的银行职业生涯始自伦敦IMI银行。在欧洲工商管理学院(Insead)获得工商管理硕士学位及为麦肯锡公司服务之后，进入欧洲复兴开发银行工作了5年。之后加入裕信银行帮助该集团朝国际化发展。在接管裕信银行集团克罗地亚分行、保加利亚分行和土耳其分行之后，于2010年返回米兰。



Alessandra Ricci

è ceo di Simest. Precedentemente in Sace ha ricoperto il ruolo di direttore marketing & underwriting, chief business officer, direttore corporate e investment finance e di responsabile Nuovi Mercati. Prima di approdare in Sace, ha lavorato per dieci anni in Mediocredito Centrale dove si è occupata di Project Financing per progetti internazionali in Europa e nei mercati emergenti.

她是SIMEST的首席执行官。此前在SACE公司担任过营销及承销总监、商务总监、企业和投资部门主管以及新兴市场负责人。在加入SACE之前，在中央中期信贷银行工作了10年，负责欧洲和新兴市场国际项目的项目融资。

ziamento di uno studio, fino all'emissione di obbligazioni per finanziare un piano di internazionalizzazione. È successo in aprile con la Camozzi di Brescia, che ha emesso 12,5 milioni di obbligazioni a 6 anni garantite da Sace e sottoscritte dal Fondo sviluppo export costituito dalla stessa Sace. I proventi dell'emissione verranno utilizzati per lo sviluppo in Ucraina, Cina e Russia. Simest, dal canto suo, è entrata nell'operazione investendo 4,7 milioni di euro in due aziende dello stesso gruppo Camozzi, operative in Cina, non lontano da Shanghai, specializzate nella componentistica per i sistemi di automazione. L'accoppiata Sace-Simest, insieme a Iccrea BancaImpresa e a due banche di Credito cooperativo, è scesa in campo anche per Elettra 1938, che produce batterie e accumulatori per il settore automotive e per l'industria. Simest, in particolare, con un'iniezione di capitale di cinque milioni di euro, entrerà al 35% nella controllata cinese, consentendo di aumentare la capacità produttiva a i Wuhan, nella Cina centrale. L'elenco delle operazioni più recenti comprende il Pastificio Attilio Mastromauro Granoro, Euro Group, Clabo, Meccanica Finnord e Fluorseals.

Occhio agli affari negli Stan

Un'attenzione tutta particolare viene riservata ai cosiddetti paesi Stan, quelli dell'Asia centrale dove finora le imprese italiane sono presenti soprattutto nel settore oil&gas. Nonostante criticità come la volatilità del prezzo del petrolio e la recessione, l'anno scorso il valore delle merci esportate dall'Italia si è attestato intorno a 2 miliardi di euro. Eppure, secondo il report Sasso nello stagno curato da Sace Simest, il progetto Bri andrà a spargiare le carte in tavola. In Kazakhstan e Azerbaijan, grazie alla vendita di macchinari destinati ai giacimenti di petrolio e gas, uno dei settori che su cui puntare progressivamente sempre di più sarà quello della meccanica strumentale. Altro comparto di punta è quello dei macchinari per l'industria automobilistica in Uzbekistan e il tessile in Tagikistan. Discorso diverso, invece, per le esportazioni di beni di consumo come abbigliamento e prodotti alimentari in Georgia, Azerbaijan e Kazakhstan: la domanda cala ma i prezzi tengono, soprattutto nei beni di lusso. Nella regione sono in crescita anche le quotazioni di arredamento, servizi di alloggio e ristorazione destinati al turismo, soprattutto in Kazakhstan e Georgia, dove si trovano anche mete sciistiche e balneari, e in Azerbaijan e Kazakhstan, sedi di poli congressuali e fieristici. Nel breve periodo, assicurano gli analisti di Sace Simest, le imprese italiane possono proporsi su questi mercati con i prodotti della meccanica strumentale e, più in generale, dei beni necessari a un upgrade tecnologico e alla diversificazione produttiva. Nel medio periodo, invece, dovranno puntare su moda, arredamento e apparecchi elettrici.

Le esportazioni italiane negli Stan (€ milioni)



关注与中亚国家的交易

SACE和SIMEST特别重视亚洲中部的国家，迄今为止，意大利企业主要分布在此处的油气行业里。尽管存在一些如油价波动和经济衰退这样棘手的问题，去年意大利出口商品额仍达约20亿欧元。然而，根据SACE和SIMEST整理的《Sasso nello stagno》报告显示，“一带一路”倡议将改变现状。在哈萨克斯坦和阿塞拜疆，得益于油气田机械设备的销售额，机械设备行业将逐渐成为备受关注的领域之一。另一个热点行业是乌兹别克斯坦的汽车工业和塔吉克斯坦的纺织业。而对服装和食品等消费品的出口而言，格鲁吉亚、阿塞拜疆和哈萨克斯坦的情况又不相同：尽管需求下降，但是价格保持稳定，尤其在奢侈品方面。在这些地区，旅游业的家具、住宿和餐馆的价格也在上涨，尤其在哈萨克斯坦和格鲁吉亚，这两个国家是滑雪和海滨旅行的目的地，阿塞拜疆和哈萨克斯坦还是大会和展览会的聚集地。从短期的投资来看，SACE SIMEST的分析师保证，意大利企业将可以进入这些市场销售机械设备，更笼统的说是使生产多样化并助其进行技术升级的产品。而关于中期投资，需注重于时尚、家具和电器行业。

The export hub focuses on the East

China is undergoing a significant phase of evolution, no longer presenting itself as an export country *par excellence*, but as a comprehensive economic-commercial partner». Together SACE and SIMEST are the driving force of Italian exports; SACE's chairman Bernardino Quintieri has sensed the new winds blowing in from the East and has decided to take advantage of them, also to the benefit of small and medium-sized enterprises. On 26th June the new offices of SACE opened their doors in Shanghai, which will become the lynchpin of a hub that looks to the entire Southeast, as has been the case in the Middle East thanks to the hub created in Dubai in 2016. «The B&RI and China International Import Expo bear witness to China's new international openness and lead the way within a more incisive and strategic role for export credit companies», explained Quintieri. Over the next few years, the structure of trade in the Eurasian area is destined to profoundly change within a substantial growth trend. According to the SACE Studies Office, the value of investments in the BRI sector amounts to 1,400 billion dollars, but the commercial flows generated by those investments will be as impressive as 2,500 billion dollars.



Italy can greatly benefit from this, as the countries involved absorb 27% of Italian exports, equal to 110 billion euros, and 32% of imports, equal to 120 billion euros. Within this perspective, SACE's offices in key locations such as Moscow, Istanbul, Dubai, Nairobi, Mumbai and Hong Kong have mobilised to help entrepreneurs look

for opportunities for new trade or acquire orders in large-scale supply chains, especially the case in the Persian Gulf. In addition to key markets for Made in Italy such as Poland, Turkey or Russia, the 70+ countries involved in the Chinese initiative include markets with fewer trade flows from Italy, which are however potentially very interesting.

These include the Stan countries (see box) and the strong economies of Southeast Asia, from Vietnam to Indonesia, and from Malaysia to Thailand. «A lack of on-site experience and political and non-payment risks could make these opportunities inaccessible, especially for SMEs. With SACE and SIMEST, companies can explore their possibilities abroad by outsourcing risks», said Quintieri. The financial and insurance instruments the export hub offers companies are adapted to the most diverse needs, from the simple financing of a study, to the issue of bonds to finance an internationalisation plan. This is the case of the Brescian company Camozzi in April, which issued 12.5 million 6-year bonds guaranteed by SACE and underwritten by the Export Development Fund established by the same SACE. The proceeds from the issue will be used for development in Ukraine, China and Russia. SIMEST also joined the operation by investing 4.7 million euros in two companies of the same Camozzi Group which operate near Shanghai in China and specialise in components for automation systems. The SACE-SIMEST duo, together with Iccrea BancaImpresa and two cooperative credit banks, also supported Elettra 1938, a company which produces batteries and accumulators for the automotive and industry sectors. SIMEST, in particular, offered a capital injection of five million euros and will have a 35% stake in the Chinese subsidiary, allowing it to increase its production capacity in Wuhan, in central China. And the list of the most recent operations also includes Pastificio Attilio Mastroianni Granoro, Euro Group, Clabo, Meccanica Finnord and Fluorseals.

Alcuni Paesi attraversati dalla Nuova via della seta

Paese	Export 2017*	Media tasso crescita export italiano ultimi 5 anni (CAGR)	Media rischio credito SACE*	Media rischio politico SACE*
Cina	13.513,9	2,1%	36	44
Polonia	12.591,5	3,6%	41	27
Turchia	10.093,8	-0,1%	60	63
Russia	7.984,7	-6,3%	68	59
Iran	1.734,7	-3,7%	85	66
Thailandia	1.416,2	2,2%	48	47
Ucraina	1.387,3	-8,2%	84	69
Malaysia	1.259,2	4,7%	32	32
Kazakistan	632,3	-0,6%	69	51
Pakistan	757,4	4,9%	72	79
Uzbekistan	169,3	8,8%	73	64
Mongolia	40,9	4,7%	90	61
Kirghizistan	22,2	5,6%	84	71

*0=rischio minimo, 100=rischio massimo - Fonte: Istat, SACE

Secondo Sace-Simest le esportazioni italiane nei paesi Stan, evidenziate nella tabella qui sopra, potranno beneficiare parecchio dai progetti in corso di sviluppo legati alla Belt and Road Initiative

Sace-Simest认为意大利对斯坦国家的出口(在此上表格中标出)能够从与一带一路倡议有关的项目中获益匪浅。

L'energia corre dalla Cina al Golfo Persico

LUNGO I CORRIDOI DEGLI SCAMBI TRA CINA ED EURASIA, PETROLIO E GAS ASSICURANO ANCORA IL COMBUSTIBILE INDISPENSABILE A MUOVERE L'ECONOMIA. E NEGLI SNODI PIÙ IMPORTANTI SAIPEM STA LAVORANDO SULLE INFRASTRUTTURE DI BASE

di Francesco Colamartino

«La politica asiatica di realizzazione di reti di interconnessione, trasporti, energia e comunicazioni, trainata dalla Cina, prevede alcuni corridoi strategici che sono di estremo interesse per Saipem», ha spiegato Stefano Cao, ceo del gruppo, «in particolare quello che, sviluppandosi attraverso la cintura dei Paesi Csi, passa per Iraq e Iran e giunge in Asia Minore, e quello del Sud-est asiatico. Nell'area asiatica e nella Via della Seta, Saipem ha sempre avuto una presenza che intende approfondire ed espandere». Vista in questa chiave, la Belt and Road Initiative diventa un ecosistema globale in cui Saipem vuole giocare a tutto campo. A partire dal mercato più grande, la Cina, motore primo del grande progetto, dove Saipem opera dal 1963. Qui Saipem, che sta lavorando allo sviluppo del primo campo di gas nelle acque profonde del Mare Cinese Meridionale, guarda a 3 nuovi progetti, Liuhua e Lingshui 17-2 per Chine National Offshore Oil Company (Cnooc), la terza per importanza nella Repubblica Popolare, controllata dal governo, e il progetto Liuhua 29-1 per la canadese Husky Energy, una delle compagnie occidentali meglio piazzate nell'offshore cinese e in Indonesia. Per Saipem le parole chiave di questi progetti sono sviluppo sottomarino dei pozzi e connessione dei campi tramite condotte sottomarine e ombelicali, ma anche installazione di condotte per il trasporto del gas. Nel mercato offshore cinese, la direttrice conduce a progetti di sviluppo in acque più profonde

e a pipeline e rigassificazione del gas naturale liquefatto su terra. Ma non è tutto. Sia Cnec che Sinopec, le due principali oil company cinesi, hanno ottenuto dal governo licenze per progetti di sviluppo in acque profonde nel Mare Cinese meridionale ed entrambe prevedono di concedere l'accesso a blocchi offshore a società straniere per cooperazioni su iniziative di esplorazione e sviluppo. «Le opportunità ci sono, ma vanno

colte in fretta, visto che i finanziamenti cinesi ai progetti energetici della Bri sono calati in un anno del 28% a 14,3 miliardi di dollari», fanno notare da Saipem. Tuttavia dal 2001 a oggi la Cina ha investito circa 128 miliardi di dollari nei progetti energetici dei Paesi della Belt and Road. In ogni caso le attività del gruppo sono diversificate anche geograficamente e fanno perno, in questa fase, soprattutto sull'area del Golfo Persico, dove in Arabia Saudita e Iran, Saipem ha avuto un ruolo storico nell'aiutare a sviluppare l'industria petrolifera. Quest'area è uno degli snodi chiave della Bri in Medio Oriente. Qatar, Oman e Kuwait stanno attivando gigan-

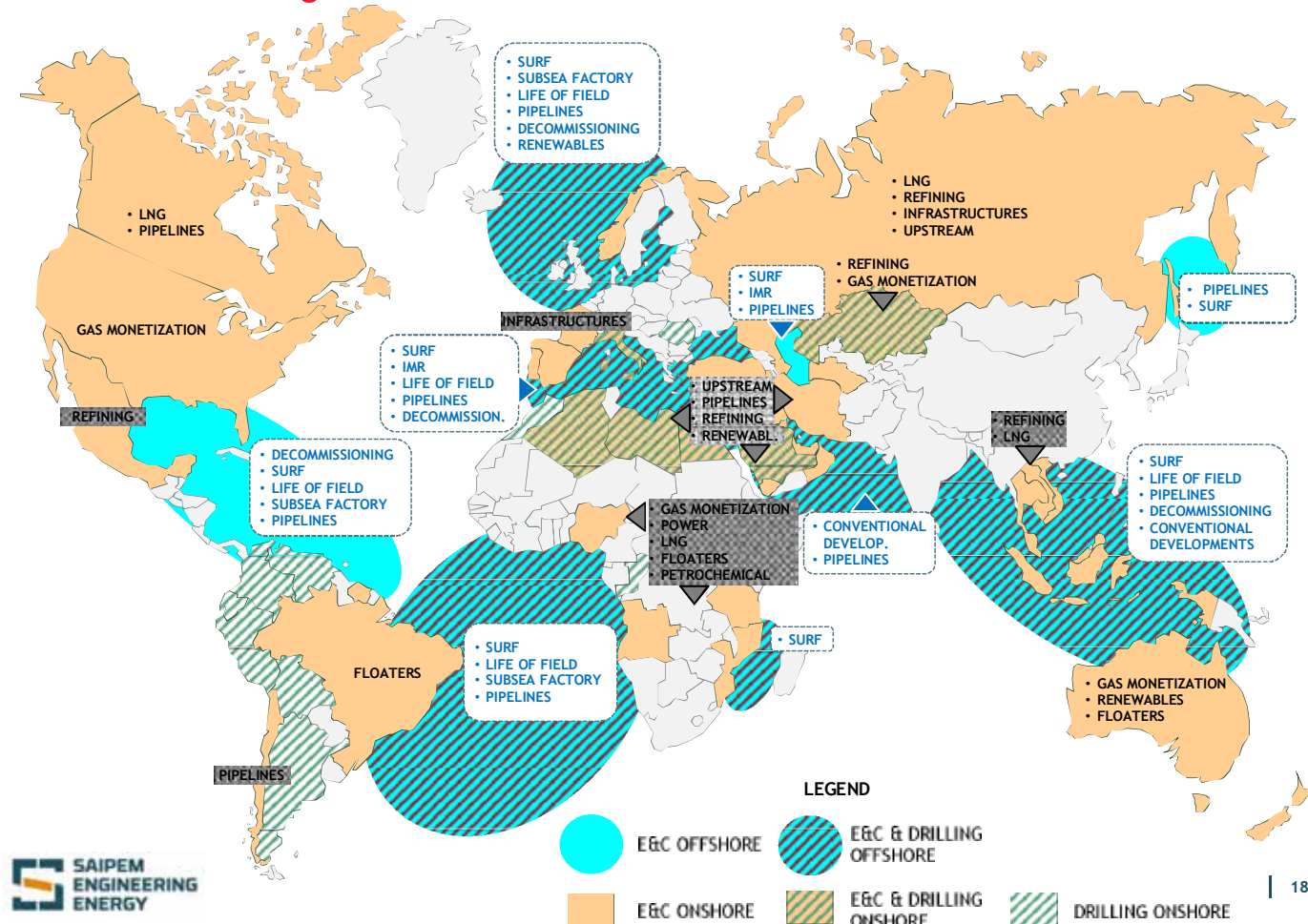
teschi progetti di raffinazione e produzione, in alcuni dei quali Saipem ha un ruolo chiave. Di recente in Medio Oriente, Saipem si è aggiudicata un nuovo contratto E&C Offshore del valore di circa 1,3 miliardi di dollari, che prevede le attività relative a due condotte di esportazione di gas e a due di interconnessione. Le condotte verranno installate con l'utilizzo della tecnologia brevettata da Saipem relativa alla saldatu-



Saipem 10000 è una delle navi di perforazione petrolifera della flotta, con possibilità di scavare in fondali fino a 3 mila metri, 10 mila piedi. Ha una capacità di stoccaggio di 140 mila barili di greggio

Saipem 10000 是船队中的一艘石油钻探船, 挖掘深度可达3千米, 即1万英尺。拥有14万桶原油的储存能力。

I corridoi dell'energia nel mondo



La mappa evidenzia le principali aree energetiche del globo e le infrastrutture necessarie per il loro sfruttamento e distribuzione nei centri di impiego e di consumo. Le zone lungo la Via marittima della BRI sono quelle dove Saipem sta focalizzando la propria attività

地图标出了全球主要能源区和用于能源开采并将其分配到能耗中心的基础设施。一带一路海上航线的沿路地区是Saipem公司开展业务的重点区域。

核心能源——从中国到波斯湾

塞班公司首席执行官斯特凡诺·曹 (Stefano Cao) 表示：“中国牵头建立互联、交通、能源以及通讯网络的亚洲政策包括某些战略走廊，SAIPEM公司对此十分感兴趣。尤其是穿过清洁炉灶行动倡议国家带 (Clean Stove Initiative, CSI) 和伊拉克、伊朗到达小亚细亚的走廊，以及到达东南亚的走廊。”由此而论，“一带一路”倡议是一个全球性的生态系统，SAIPEM也想全力加入其中，就从中国这个全球最大的市场也是“一带一路”倡议最大的动力引擎开始。SAIPEM正在展望三个新项目，分别是：中国第三大石油公司中国海洋石油总公司 (China National Offshore Oil Company) 的流花 (Liuhoa project)、陵水 (Liushui project) 17-2 项目以及加拿大赫斯基能源公司 (Husky Energy) 的流花 29-1 项目。赫斯基能源公司是在中国近海以及印尼作业的几个西方企业之一。对于 SAIPEM 而言，这些项目的关键就在于水下井开发、通过海底管道连接油田，以及输气管道的安置。在中国近海市场，该指导方针引导深水开发项目以及陆上液化天然气再气化项目。但这并不是全部。中石油 (CNPC) 和中石化 (Sinopec) 是中国两大石油公司，这两个公司都已

得到在中国南海开发深海项目的许可，两家公司均设想允许外国公司进入该区域，在勘探和开发项目上展开合作。SAIPEM 表示：“现在眼前有一些机会，但是得快速抓住这些机会，因为中国政府对“一带一路”倡议能源项目提供的资金在一年内减少了 28%，达到 143 亿美元。”虽然如此，自 2001 年以来，中国已经在“一带一路”倡议沿线国家的能源项目上投资了 1280 亿美元。无论如何，SAIPEM 公司在地理上的活动是多样化的，目前取决于波斯湾地区，SAIPEM 公司在帮助沙特和伊朗发展石油工业方面发挥了历史性作用。波斯湾地区也是中国“一带一路”倡议在中东的枢纽。卡塔尔、阿曼以及科威特如今正启动大型精炼与生产项目，SAIPEM 公司在其中起了重要作用。印度尼西亚的吉里汶岛 (Karimun) 也如此，2011 年 SAIPEM 公司在这两个地区设立了生产基地，为东南亚的同类中最大的基础建设提供服务。这一项目就像飞轮一样运行，从大型能源基础建设到铁路、海上风电场再到生物乙醇生产设备的各类业务。SAIPEM 公司在印度尼西亚的目标是为大型浅水平台提供服务、铺设管道并且实施深水潜艇项目。印度是 SAIPEM 公司做出历史性贡献的另一个亚洲国家。印度 90% 的化肥厂都使用了 SAIPEM 公司的技术。同样，也是在印度，SAIPEM 公司也对陆上项目、精炼厂、再气化工厂以及近海工作十分关注。同时，SAIPEM 公司在钻井行业以及在孟加拉湾的萃取行业也有重要项目。



Francesco Caio

Classe 1957, è presidente di Saipem da maggio scorso. Ex banchiere d'affari, prima a Nomura poi con Lehman Brothers, Caio è stato ceo di Avio, il gruppo aerospaziale, dal 2011 al 2013 e poi, dal 2014 al 2017, ceo di Poste Italiane, che ha risanato e portato in borsa nel 2015, realizzando la più importante lpo in Italia negli ultimi 10 anni

弗朗西斯科·卡奥 (Francesco Caio) 生于1957年，自去年起担任SAIPEM公司董事长。他此前是一位商业银行家，起初在野村证券 (Nomura) 工作，后来就职于雷曼兄弟 (Lehman Brothers)；卡奥于2011年至2013年担任航空航天公司阿维奥 (Avio) 的首席执行官，2014年至2017年担任意大利邮政集团 (Poste Italiane) 的首席执行官，期间使该集团经营恢复良好，并于2015年再次将该公司带回股市，完成了意大利过去十年内最为重要的首次公开募股 (IPO)。



Stefano Cao

Stefano Cao è ceo di Saipem dal 2015. Classe 1951, ha compiuto gran parte della carriera nel gruppo Eni-Saipem, dove è entrato nel 1976, come project manager per le attività nel Mare del Nord di Saipem, di cui è diventato ceo per due anni dal 1999 al 2000. Poi ha servito in Eni fino al 2008 come direttore della divisione Exploration & Production e dal 2009 al 2012 è stato ceo di Sintonia

斯特凡诺·曹 自2015年开始担任塞班公司的首席执行官。他的整个职业生涯都在埃尼-塞班公司内部周转：1976年，他以塞班北海项目经理的身份加入集团，1999年至2000年担任塞班公司的首席执行官。随后，直到2008年，他都一直在埃尼集团担任生产开发部经理。2009年至2012年担任辛托尼亚 (Sintonia) 公司的首席执行官。

ra al plasma, che consente una maggiore produttività e garantisce un'esecuzione sicura, efficace e di qualità delle operazioni offshore. A Karimun, in Indonesia, nel 2011 Saipem ha avviato un cantiere di fabbricazione al servizio della più grande infrastruttura nel suo genere nel Sud-est asiatico. Si tratta di un progetto che sta facendo da volano per tutte le linee di business di interesse di Saipem, dalle grandi infrastrutture energetiche, alle ferrovie, ai parchi eolici offshore e agli impianti di produzione di bio-etanolo.

Sempre in Indonesia, Saipem si è aggiudicata due contratti per lavori onshore e offshore relativi al Tangguh LNG Expansion Project, un progetto strategico che consentirà all'Indonesia di mantenere una quota significativa del mercato mondiale del GNL. L'altro paese asiatico in cui Saipem vanta una presenza storica è l'India, dove il 90% degli impianti fertilizzanti funziona con tecnologia Saipem. Anche qui il focus è anche su progetti onshore, raffinerie, rigassificatori, lavorazioni offshore, con progetti di rilievo nel campo dell'estrazione nel Golfo del Bengala, e sul segmento della trivellazione.

In Indonesia a tutto gas

È dalla riva del mare, sullo stretto indonesiano di Makasar, che si può cogliere nel suo insieme la strategia di Saipem in Asia. Lì, nel bacino Kutai del Kalimantan Orientale, si erge un'unità di produzione galleggiante, simbolo della strategia del gruppo nella regione dell'Asia-Pacifico. Il gigantesco impianto è stata concepito per lo sviluppo del progetto di estrazione di gas del Jangkrik Complex, nel blocco Muara Bakau, di cui Eni è operatore con una quota del 55%. Il contratto 1,1 miliardi di dollari, per la realizzazione in Epci (ingegneria, l'approvvigionamento, fabbricazione e installazione) dell'unità, varata a marzo di un anno fa, era stato assegnato da Eni, azionista di maggioranza relativa (30,5%) di Saipem, a un consorzio guidato dalla stessa Saipem, con la partecipazione di Hyundai Heavy Industries e della JV tra Saipem, Tripatra Engineers & Constructors e Chiyoda. A Saipem Execution Centre di Jakarta era stata affidata la fase progettuale. L'unità galleggiante a cui sono collegati dieci pozzi sottomarini assicura la produzione dei due giacimenti di gas con una capacità di trattamento di 450 milioni di metri cubi standard di gas al giorno. Il gas, dopo essere stato trattato a bordo, raggiunge l'impianto di liquefazione di Bontang, attraverso un gasdotto realizzato ad hoc di 79 chilometri allacciato all'impianto di ricezione gas a terra. I volumi di gas di Jangkrik servono il mercato interno locale, il mercato del gnl indonesiano e quello per l'esportazione. Il cantiere del gruppo, sull'isola di Karimun, ha fabbricato i moduli superiori, mentre lo scafo è stato costruito nel cantiere offshore di HHI a Ulsan, in Corea del Sud.

In印尼全力以赴开发天然气

从印尼望加锡 (Makasar) 海峡可以清晰地了解到SAIPEM在亚洲的整体战略。东加里曼丹 (East Kalimantan) 的库塞盆地 (Kutai basin) 有一个浮动产油平台，是塞班公司在亚太地区战略的象征。这个庞大的平台是为发展穆阿拉·巴高 (Muara Bakau) 区块的扬格克里克设施 (Jangkrik Complex) 天然气开采项目而设计的，埃尼集团持有该项目55%的股份。埃普塞去年3月，埃尼集团投资了11亿美元来建设该平台的工程、技工、建筑以及安装 (EPCI)，这项投资由埃尼集团支配安排给以SAIPEM公司为首的财团。埃尼集团是塞班公司相对而言较大的一个股东 (持股46%)。参与此项投资的还有韩国现代重工 (Hyundai Heavy Industries)，以及SAIPEM公司与特里帕特拉工程与施工公司 (Tripatra Engineers & Constructors) 与千代田 (Chiyoda) 建造的合资企业。雅加达的Saipem执行中心负责规划阶段的工作。浮动产油平台联结十个海底油井，处理能力为每天4.5亿立方米的标准天然气。天然气在船上经过处理之后，通过一个特殊的输气管被送往邦唐 (Bontang) 的液化厂，这个输气管长达79千米，与陆上气体接收装置相连。将克里克产气总量可以满足该国国内需求、印尼市场以及出口市场。该集团位于吉里汶岛的造船厂生产上半部分，船体则在位于韩国蔚山由韩国现代重工负责制造。





Le maestranze di Saipem sull'isola di Karimun (Indonesia) che hanno lavorato alla costruzione della piattaforma per l'estrazione offshore del gas e del gasdotto (a sinistra)

图为Saipem公司在印度尼西亚大卡里蒙岛上的的技术人员，他们参与了离岸天然气开采平台和连接液化厂的79公里天然气传输管道的建设（左图）。

From China to the Persian Gulf

«The Asian policy led by China which envisages building interconnection, transport, energy and communications networks includes certain strategic corridors that are extremely interesting for Saipem», explained Stefano Cao, the Group's CEO, "especially the corridor passing through the belt of the CSI countries and Iraq and Iran to reach Asia Minor, as well as that of Southeast Asia". Seen in this light, the Belt&Road Initiative is a global ecosystem that Saipem wants to fully participate in. Starting from the biggest market, China, the largest driving engine of the great project. Here Saipem is looking at three new projects: Liuhua and Lingshui 17-2 for China National Offshore Oil Company (CNOOC), the third most important in the People's Republic and controlled by the government, and the Liuhua 29-1 project for the Canadian company Husky Energy, one of the western companies operating in the Chinese offshore area and in Indonesia. For Saipem, the key words of these projects are underwater development of wells and the fields'

connection through submarine and umbilical pipelines, but also the laying of pipelines for the transportation of gas. In the Chinese offshore market, the guidelines lead to development projects in deeper water and pipeline and regasification projects for the liquefied natural gas on land. But that is not all. Both CNCP and Sinopec, the two main Chinese oil companies, have obtained licenses for deep water development projects in the South China Sea from the government, and both envisage granting foreign companies access to offshore blocks for cooperation on exploration and development initiatives. "There are opportunities, but they must be seized quickly, given that the Chinese funding for the B&RI energy projects fell by 28% to 14.3 billion dollars in a year", Saipem warned. Nonetheless, China has invested about 128 billion dollars in energy projects in Belt&Road countries since 2001; In any case, the group's activities are also geographically diversified, and currently hinge on the Persian Gulf area where Saipem has played a historical role in helping to develop the oil industry in

Saudi Arabia and Iran. And this area is one of the B&RI's key hubs in the Middle East. Qatar, Oman and Kuwait are activating giant refining and production projects, and Saipem plays a key role in some of them. And the same can be said for the activities in Karimun, Indonesia, where in 2011 Saipem launched a manufacturing site to serve the largest infrastructure of its kind in Southeast Asia. This project is acting as a flywheel for all Saipem's business lines of interest, ranging from large energy infrastructures, to railways, offshore wind farms and bio-ethanol production facilities. The goal in Indonesia is to provide services for large shallow water platforms, lay pipelines and carry out deep water submarine activities. The other Asian country in which Saipem has a historical presence is India, where 90% of the fertiliser plants work with Saipem technology. Here too, the focus is also on onshore projects, refineries, regasification plants and offshore works, with significant projects in the field of extraction in the Bay of Bengal, and in the drilling sector.

Energia e trasporti, è business in cantiere

IL SEGNALE SULLE NUOVE ROTTE DEI GRANDI PROGETTI INFRASTRUTTURALI L'HA DATA PIETRO SALINI. E ORA IL GRUPPO GIÀ LEADER IN AFRICA E MEDIO ORIENTE NELLA COSTRUZIONE DI DIGHE, METROPOLITANE E STRADE GUARDA ANCHE ALL'ASIA

— di Francesco Colamartino —

Il cambio di prospettiva, nel settore delle infrastrutture, l'ha indicato Pietro Salini, ceo del gruppo, citando, recentemente, gli esempi virtuosi di grandi programmi avviati dai governi in funzione anticiclica. E fra questi Salini ha indicato l'iniziativa One belt One road, «piano per il quale la Cina da sola ha messo a disposizione 113 miliardi di dollari». L'invito a guardare a est non poteva essere più esplicito per uno dei player mondiali più importante nelle grandi costruzioni, con 35.000 dipendenti di cento nazionalità diverse e oltre il 90% dei 6,5 miliardi di fatturato realizzati fuori dall'Italia. Tanto più che l'attività del gruppo in molti dei paesi legati alla Bri in tre continenti, Asia, Africa e Australia, è una costante storica, soprattutto nel Continente nero come la mappa geografica della sua presenza evidenzia esplicitamente. Nell'area mediorientale, negli ultimi anni, Salini Impregilo ha avviato cantieri per miliardi di dollari, diventando protagonista in uno snodo nevralgico della vie di comunicazione e dei commerci tra Oriente e Occidente. Strade, aeroporti, ferrovie e metropolitane sulla sponda araba del Golfo Persico, progetti di nuove città in Kuwait e Arabia Saudita, scavi idrogeologici e impianti di desalinizzazione negli Emirati Arabi Uniti, grandi edifici a Dubai e in Qatar portano una firma che rappresenta un plus del made in Italy nelle non facili gare per gli appalti in mezzo mondo contese da coreani, turchi e cinesi. Anche nella lontana Australia dove il gruppo italiano è alla guida di un consorzio in lizza per realizzare una sezione del WestConnex, il più importante progetto stradale del Paese, del valore di 12,6 miliardi di dollari, che punta a migliorare ed espandere la rete di trasporto di Sydney.

L'altro punto di contatto tra Salini Impregilo e la Bri è l'Africa dove le opere in particolare nel settore idroelettrico sono diventate dei temi di studio. Tra questi la diga di Tokwe Mukosi in Zimbabwe, che forma il lago artificiale più grande del Paese e la centrale Gibe III, in Etiopia, alimentata dalla diga più alta del mondo all'epoca, mentre nei cantieri della Grand Ethiopian Renaissance Dam, sul Nilo, si sta lavorando alla diga più grande d'Africa. Tuttavia la scommessa di domani potrebbe essere il continente



asiatico, dove sono in corso progetti per 900 miliardi di dollari e altri 600-800 miliardi sono stati promessi dal governo cinese per il 2022. L'avamposto del gruppo italiano è, per ora, sulle strade impervie dell'Asia centrale, dove la sfida si sta concretizzando da un paio d'anni nella costruzione di un'altra diga da record, Rogun in Tagikistan, nelle gole del Pamir. La diga sul fiume Vakhsh, sarà la più alta del mondo una volta portata a compimento. Il Rogun Hydropower Project, 3,9 miliardi di dollari di investimento, 13

Qui sopra, la mappa della presenza di Salini Impregilo in Africa (in rosso i progetti completati, in grigio quelli in corso), dove è uno dei costruttori più attivi del mondo. A destra due cantieri di Salini: Gibe III in Etiopia, la diga in calcestruzzo più alta del mondo e gli scavi per la metropolitana di Doha in Qatar

Salini Impregilo集团在非洲的分布图，在此它是世界上最活跃的建筑商之一。右图为瓦赫什河上的峡湾，Salini集团正在此建设的大坝将为罗贡水电站提供水源。下图是卡塔尔多哈地铁的挖掘工地。



大规模的开放性建筑场所

萨利尼·波基洛集团的首席执行官皮埃特罗·萨利尼 (Pietro Salini) 已指出基础设施建设行业的变化。他引用了一些政府发起的反周期性的工程作为有力的例证。在这些众多例证中，萨利尼忘不了“一带一路”倡议；他指出：“仅仅中国一个国家就为这个倡议提供了1130亿美元的资金。”萨利尼·波基洛集团是全球最重要的建筑商之一，在全球一百个国家有35000名员工，在其65亿美元的贸易额中，有90%来自于海外市场。对于这样一个公司，朝向东方发展已经是再明显不过了。尤其是该集团的许多项目与参与“一带一路”的亚非澳国家有关，靠拢“一带一路”更是成为了一件必然的事。毕竟“一带一路”的地缘清楚地说明了问题。尤其是在中东区域，萨利尼·波基洛集团最近几年在此地开设了价值数百亿的建筑基地，成为了东西方之间道路运输交通枢纽的领导者。无论是伊朗的道路，还是波斯湾阿拉伯海岸上的机场、铁路和地铁，科威特和沙

特阿拉伯的新城市计划，阿联酋水文地质勘探和海水淡化厂亦或是迪拜和卡塔尔那些有名气的高楼大厦：所有这些建筑都有着同一个标志，那就是在半个世界范围内与韩国、土耳其和中国争夺的夺标竞赛中脱颖而出的“意大利制造”。该集团的影响力同样也延伸至遥远的澳大利亚，这里也受到了“一带一路”倡议的影响。其在澳大利亚带领一个财团为澳大利亚承办西联公路 (WestConnex) 项目。这是澳大利亚最重要的公路计划，投资高达126亿美元，其目标是促进悉尼的交通网络。萨利尼·波基洛集团与“一带一路”倡议的另一个交汇点在非洲，特别是非洲的水力发电领域，成为了各项研究的主题。其中包括津巴布韦的拓科维·穆科斯大坝 (TokweMukosi Dam)，该大坝形成津巴布韦最大的人造湖，还有埃塞俄比亚的吉布III水电站 (Gibe III Station)，该水电站由全世界最高的大坝提供水源，尼罗河上的埃塞俄比亚复兴大坝 (the Grand Ethiopian Renaissance Dam) 正在修建，它将成为非洲最大的大坝。然而，该集团未来可能会寄希望于亚洲，这里有价值9000亿美元的项目正在进行中，中国政府承诺2022年还有6000-8000亿美元的投资。萨利尼集团的技术人员已经接受了来自中亚的挑战——修筑公路。同样，也是在这里，该集团一直在进行另一项创造纪录的项目——修筑塔吉克斯坦的罗贡坝 (Rogun Dam)。位于塔吉克斯坦瓦赫什河 (Vakhsh River) 上的罗贡坝一旦建成，将会成为世界上最高的大坝。这一项目是萨利尼·波基洛集团在中亚开始发展业务的有力前哨。罗贡水电站项目的投资高达39亿美元，该项目与萨利尼·波基洛集团达成了一致同意，于2016年开始，建成需13年的时间，塔吉克斯坦的协助公司分为了四个部分。中亚最大的水电站即将修建完成，其发电量将达到3600百万瓦特，相当于三个核反应堆。去年六月，围堰工程完成，接下来两个里程碑分别在七月以及2019年四月，届时大坝主体一期工程将会完工，那时会有两个涡轮会率先发电：这是整个项目的关键一步，因为通过这一步，塔吉克斯坦就能够为全国提供电力，还可将电力卖给周边国家，用这笔收入继续完成大坝建设。阿富汗和巴基斯坦已经表明想要购买该大坝产出的能源，这一举动既有地缘政治的意义，又有外交意义。塔吉克斯坦与邻国乌兹别克斯坦近年来关系紧张，据称乌兹别克斯坦总统沙夫卡特·米尔济约耶夫 (ShavkatMirziyoyev) 表明乌兹别克斯坦想要加入罗贡水电站董事会，因此，该国许可这项基础设施建设，这项建设将会让塔吉克斯坦控制该区域相当大一部分水域。瓦赫什河是阿姆河 (Amu Darya) 的一个支流，阿姆河则是中亚的一条主要河流，对乌兹别克斯坦的棉花作物意义重大。



Alberto Giovannini

è diventato presidente nel luglio 2015. Ha incominciato la carriera in ambiente accademico, diventando professore presso la Columbia Business School di New York. Ha ricoperto svariati ruoli nel settore privato e in quello pubblico, come presso il Ministero del Tesoro e la Commissione Europea, occupandosi prevalentemente di mercati finanziari

Alberto Giovannini

2015年7月成为集团主席。他的职业生涯从作为教授在纽约哥伦比亚大学商学院任教开始。在私营企业和公共机构都担任过职务，曾为意大利财政部和欧盟委员会工作，主要负责金融市场。



Pietro Salini

60 anni, è ceo di Salini Impregilo dal luglio 2012. Ha realizzato l'acquisizione e l'integrazione di Impregilo nell'azienda di famiglia, la Salini Costruttori, dove nel 1985 aveva incominciato il suo percorso imprenditoriale fino a diventarne ceo nel 1994, incarico che ricopre tuttora. Nel percorso di crescita del gruppo ha aggregato successivamente anche Todini Costruttori

Pietro Salini 皮埃特罗·萨利尼

2012年，皮埃特罗·萨利尼担任萨利尼·波基洛集团的首席执行官，上任后，帮助波基洛集团收购整合了家族企业萨利尼建筑公司。1985，皮埃特罗·萨利尼也正是从萨利尼建筑公司开始了他的商业之旅，1994年他出任了该公司的首席执行官，如今他依旧稳坐此位。波基洛集团后来也吸收整合了托蒂尼建筑公司（TodiniCostruttori）。

anni per essere completato, è partito nel 2016 da un accordo tra Salini Impregilo e la Rogun Hpp, controllata dal governo che coordina la realizzazione dell'opera divisa in 4 lotti. Verrà realizzato uno dei più grandi impianti idroelettrici dell'Asia centrale, con una potenza installata di 3.600 megawatt, pari a 3 reattori nucleari. Dopo il completamento del cofferdam nel giugno di un anno fa, i prossimi due traguardi, previsti per il luglio prossimo e aprile 2019, vedranno il completamento della prima fase della costruzione della diga principale, che consentirà di avviare le prime due turbine, passaggio chiave dell'intero progetto, perché permetterà al Tagikistan di gestire la domanda interna e di vendere l'elettricità ai paesi limitrofi, utilizzando i proventi per finanziare il completamento della diga. Afghanistan e Pakistan hanno già annunciato l'intenzione di acquistare parte dell'energia prodotta dalla diga, che ha una valenza anche geopolitica perché l'infrastruttura consegnerà al Tagikistan il controllo di una quota significativa dei bacini idrici della regione. Il fiume Vakhsh è un'affluente dell'Amu Darya, il corso d'acqua principale di tutta l'Asia centrale, risorsa essenziale per le coltivazioni uzbeke di cotone.

Infrastrutture d'avanguardia per unire di più

In uno scenario, in cui la interconnessione gioca un ruolo sempre più strategico, Salini Impregilo rappresenta una delle poche società in Europa ad operare come *pure player* nel settore delle grandi infrastrutture complesse. Il Gruppo ha realizzato opere in tutti i settori, dal tunneling, ai sistemi idroelettrici e dighe, alle grandi infrastrutture ferroviarie ad alta velocità, alle grandi strutture autostradali transnazionali e transfrontaliere, come la Ferrovia Transiraniana, la Ferrovia Transgabonese, la Ferrovia Transcamerunense e la Transafrican Highway in Cameroon, parte della transafricana che unisce Nigeria e Kenya. Alcune di queste opere Salini Impregilo le ha realizzate per molti anni con clienti cinesi lavorando su grandi progetti che hanno contribuito a segnare i percorsi di crescita del paese, soprattutto nel settore acqua, come le dighe di Ertan e di Xiaolangdi e in sfide complesse come la deviazione del Fiume Giallo. Il Gruppo inoltre ha lavorato per un tratto autostradale che fa parte della antica via della seta: il Western Europe – Western China International Transit Corridor, lungo 410 km in Kazakistan. «Salini Impregilo vanta un'esperienza di lungo periodo nella capacità di dialogare con il mondo della finanza e con i sistemi industriali nei territori che attraversiamo con le nostre infrastrutture, e un'ampia competenza nel supportare i clienti nel costruire, nei tempi previsti, progetti complessi, in condizioni ambientali estreme, come Canale di Panama e il Progetto idroelettrico di Karahnjukar in Islanda o le dighe in Etiopia,» ha rimarcato Pietro Salini. «In questo contesto il sistema di infrastrutture che si può creare intorno alla nuova Via della Seta

rappresenta un volano unico per rilanciare la cooperazione internazionale e supportare un nuovo percorso di crescita che, partendo dalla Cina, si estenda all'Europa,» ha concluso Salini.

使各国更加互通的先进基础设施

在互联互通的作用越来越具有战略意义的局面中，Salini Impregilo代表了欧洲少数的大型复杂基础设施承包商之一。该集团完成的工程涵盖所有行业，从隧道到水力发电系统和水坝，到大型高速铁路基础设施，到大型跨国公路建设，例如Trans-Iranian铁路，Trans-Gabon铁路，Trans-Cameroon铁路和Trans-Africa铁路在喀麦隆的路段，即横贯非洲连接尼日利亚和肯尼亚的路段。其中一些工程由Salini Impregilo和中国客户一起合作完成，在多年的合作中，这些大型项目为中国的发展道路添砖加瓦，尤其在水利行业方面，例如二滩大坝和小浪底大坝以及复杂的黄河改道工程。另外，该集团还参与了一段位于古丝绸之路上的高速公路建设：哈萨克斯坦境内长410公里的“西欧-中国西部”交通走廊。“在我们的基础设施所经过的国家里，Salini Impregilo与金融界和工业体系具有长期的沟通经验，而且专业知识丰富，能够支持客户在极端的环境条件下，在预定的时间内完成复杂的工程建设，例如巴拿马运河扩建工程和冰岛的Karahnjukar水电项目以及埃塞俄比亚的水坝工程”，Pietro Salini强调说。“围绕着‘一带一路’倡议的基础设施建设项目代表了重新开展国际合作的独特飞轮，支持着一条从中国开始，一直延伸到欧洲的新发展道路”，Salini总结道。



The infrastructure challenge

The Group's CEO Pietro Salini has indicated a change in perspective in the infrastructure sector, recently citing the virtuous examples of great pro-

grams launched by governments in an anti-cyclical role. And among these Salini could not forget One Belt One Road: «The plan for which China alone has made 113 billion dollars available», he pointed out.

The invitation to look east could not be more explicit for one of the most important global players in large constructions, with 35,000 employees of a hundred different nationalities

and over 90% of its 6.5 billion turnover achieved outside Italy. Especially since the group's activities in many of the countries linked to the B&RI in three continents, Asia, Africa and Australia, is a historical constant, as the geographical map of its presence clearly highlights. In the Middle East area, in particular, Salini Impregilo has opened construction sites for tens of billions of dollars in recent years, becoming a protagonist in a transportation hub of the roads and communication between East and West. Roads in Iran, airports, railways and metros on the Arabian shore of the Persian Gulf, new city projects in Kuwait and Saudi Arabia, hydro-geological excavations and desalination plants in the United Arab Emirates, major buildings in Dubai and Qatar: they all bear a signature that credits Made in Italy in the difficult tenders for contracts in half the world, competing with Koreans, Turks and Chinese. Its influence is also expanding in faraway Australia, one of the countries affected by the B&RI, where the Italian group is leading a consortium to develop WestConnex, the country's most important road project worth 12.6 billion dollars that aims to improve and expand the Sydney transport network.

The other point of contact between Salini Impregilo and the B&RI is Africa, where it works especially in the hydroelectric sector, becoming the subject of studies. These include the Tokwe Mukosi Dam in Zimbabwe, which forms the largest artificial lake in the country and the Gibe III Station in Ethiopia fed by the highest dam in the world, while at the construction sites of the Grand Ethiopian Renaissance Dam on the Nile it is working on the biggest dam in Africa. However, tomorrow's bet could be the Asian continent, where projects worth 900 billion dollars are underway and another 600-800 billion have been promised by the Chinese government for 2022. Salini technicians have already accepted the challenge on the impervious streets of Central Asia, where the company has been working on the construction of another record-winning project, the Rogun Dam in Tajikistan.



La diga di Ertan (foto grande e foto piccola in alto), realizzata dal gruppo italiano in Cina negli anni 90, sul fiume Yalong, affluente dello Yangtze. Nella altre due foto, la diga di Xiao Langdi sul Fiume Giallo, 40 km a nord di Luoyang, nella provincia dello Henan. Qui sopra lo stadio di Doha in Qatar realizzato da Salini

二滩水坝 (大照片和上面的小照片) 90年代建于中国的长江支流雅砻江上。另外的两张照片里是黄河上的小浪底水库, 在河南省洛阳市以北40公里, 于2000年完工。上图是卡塔尔的多哈体育场

Il Marco Polo sarà in diretta con la Cina

IN ATTESA CHE UN ACCORDO BILATERALE TRA ITALIA E CINA SBLOCCHI ULTERIORI DIRITTI DI TRAFFICO TRA I DUE PAESI, L'AEROPORTO DI VENEZIA HA GIÀ TROVATO IL PARTNER CON CUI OPERARE E STA INVESTENDO PER CRESCERE E DIVENTARE UN NEW GENERATION HUB

di Nicola Brillo

Il Veneto è la regione che attrae più turisti cinesi di tutta Italia, ma non esiste un collegamento aereo diretto Cina-Venezia. Ogni anno 800 mila turisti arrivano dal Celeste Impero, ma sono costretti a farlo attraverso altri scali italiani, e, principalmente, quelli mediorientali. Il volo diretto con la Cina è un progetto cui sta lavorando da tempo Save, società che gestisce gli scali di Venezia, Treviso, Verona e Brescia, in Italia. «Ci stiamo lavorando da un paio di anni e siamo in fase molto avanzata,» ha spiegato Monica Scarpa, ceo di Save, «il partner è già stato individuato. Purtroppo però a oggi sono bloccati i diritti di traffico, che vengono discussi e decisi tra i due governi. Chiediamo al nuovo governo di sbloccare la questione quanto prima e permettere il volo diretto con la Cina».

«Con gli operatori e le associazioni di categoria stiamo cercando di fare un lavoro comune per la rinegoziazione dei trattati, dal momento che il vantaggio è per tutto il Paese,» ha proseguito Scarpa, ospite del convegno Belt & Road Iniziative, organizzato da Class Editori, MF-Milano Finanza e Xinhua presso Borsa Italiana. Tra l'altro le difficoltà di Alitalia non consentono di sfruttare in pieno il potenziale dei collegamenti aerei tra Italia e Cina. Attualmente a Venezia arrivano aerei da oltre 10 destinazioni intercontinentali. I passeggeri tra Venezia e le destinazioni dirette di lungo raggio operative sullo scalo (Stati Uniti, Canada, Emirati Arabi, Qatar, Corea del Sud) sono stati quasi 900 mila nel corso del 2017, grazie all'operatività di 9

vettori. Quest'anno dall'Asia si è aggiunto il volo diretto con Seul di Asiana Airlines che, in pochi mesi, ha trasportato circa 25 mila passeggeri su Venezia. Proseguono intanto gli investimenti fuori e dentro l'aeroporto. «Continuiamo ad investire e ad allargarci, in maggio abbiamo posato la prima pietra per

l'allargamento dell'area extra Schengen del terminal passeggeri, che verrà inaugurata la prossima primavera, » ha anticipato Scarpa, «e completata entro il 2020». I nuovi lavori sulle piste, che prevedono investimenti per 120 milioni di euro, partiranno in settembre, con l'obiettivo di adeguare le infrastrutture di volo per gestire la crescita prevista dello scalo. A giugno dello scorso anno è stato inaugurato il primo ampliamento del terminal passeggeri che ha dato nuovo respiro agli spazi dell'aerostazione.

Si continua a lavorare anche per definire le nuove tratte europee ed intercontinentali, che verranno inaugurate nel 2019, per sostenere la crescita media definita nel piano industriale che nei prossimi anni sarà pari al 4%. Per quanto riguarda le tratte europee, ugualmente importanti, è in fase di lancio la trasformazione del Marco Polo in un New generation hub, con un moderno sistema di gestione transiti, che utilizza l'aeroporto veneziano per

i voli di connessione verso altre destinazioni italiane o europee. Con una crescita del 5,8% del fatturato, passato da 188,2 milioni di euro del 2016 a 199,1 milioni, il 2017 ha rappresentato un anno importante per il gruppo Save. Il risultato operativo (ebitda) è stato di 94,5 milioni, in crescita del



Il recente ampliamento dell'area passeggeri, al Marco Polo di Venezia. L'aeroporto sulla laguna dispone anche di un water terminal (in alto a destra), che può accogliere imbarcazioni leggere che collegano lo scalo con il centro città

最近威尼斯马可波罗机场的旅客区扩建。位于泻湖上的这个机场还有一个水上航站楼（右上图），可以容纳连接机场和市中心交通的轻型船只。



马可·波罗机场 (Marco Polo Airport) 将可直飞中国

威尼斯是意大利吸引中国游客最多的地区，但中国没有通往威尼斯的直接航线。每年80万来自中国的游客来访，但他们不得不由德国机场，或通过意大利其他机场来到此处。萨维公司管理意大利威尼斯 (Venice)、维罗纳 (Verona) 和特雷维索 (Treviso) 机场，与中国交涉直飞事宜已有一段时间。“对于直飞，我们已经开展了几年的工作，现在处于非常有利的阶段”，萨维的首席执行官莫妮卡·斯卡帕 (Monica Scarpa) 解释说。她继续说道，“我们已经同海南航空成为了合作伙伴。”可惜，由于目前航权受限，两国政府对此进行了讨论，做出了决定。我们要求新一任中国政府尽快放开航权，允许直飞中国。”“我们与SEA机场 (SEA Airports) (编辑注：负责管理米兰马尔彭萨 (Malpensa) 机场) 合作并重新商议合约事宜，因为此事惠及整个意大利”，在由科拉斯出版社 (Class Editori)，《

米兰金融报》(MF) 及中国新华社于意大利证券交易所 (Borsa Italiana) 主办的一带一路倡议会议上，嘉宾斯卡帕继续说道。此外，由于目前意大利航空 (Alitalia) 面临困难，因此无法充分开发意大利和中国之间直飞的潜力。目前有来自10多个洲际目的地的航班飞往威尼斯。2017年，九家航空公司 (美国，加拿大，阿拉伯联合酋长国，卡塔尔，韩国) 负责威尼斯和直接长途目的地之间近90万名乘客的航程。从首尔直飞的航班数据尤其好，韩亚航空 (Asiana) 公司已将近25,000名乘客从首尔带到威尼斯。与此同时，机场内外的投资都将继续进行。“我们将继续投资和拓展。”今年5月，我们拿下申根区外第一笔项目业务，该项目将于明年春天举行启动仪式，并于2020年前完工。”斯卡帕说道，不久后我们完成了对投资的新工程招标，投资额达1.2亿欧元，工程可于9月开工，不久后就能竣工，其目的是调整飞行基础设施以更好管理机场所计划的增长。去年6月，客运航站楼首次拓长，为机场带来了新鲜空气；与此同时，根据中到，以2021年为基础的总体规划路线图中的新建筑工地已经开始建造。根据萨维的业务规划，将在2019年开始的工作 (欧洲和洲际) 将继续进行，这将保证未来几年4%的平均增长率。欧洲航线同样十分重要，目前正在启动将马可·波罗机场改造项目以具有现代化快速连接系统的新一代枢纽为目标，从而将威尼斯机场打造为意大利其他目的地或欧洲目的地的中转站。萨维公司营业额从2016年的1.882亿欧元增加到1.991亿欧元，增长率为5.8%，2017年是商业计划中重要的一步。其运营业绩 (税息折旧及摊销前利润，EBITDA) 为9450万欧元，较2016年增长7.8%。该集团的净利润增至5010万欧元 (增长率为19.2%)。在市场趋势方面，威尼斯 - 特雷维索 (Venice-Treviso) 机场接纳乘客数量超过1330万人次 (较2016年增长了9.2%)。具体来讲，2017年威尼斯机场的乘客数量为1037万人次，较2016年增长7.8% - 国内航班 (较2016年增加3.7%) 及国际航班乘客数量 (增加8.4%) 都呈现积极上升趋势。数据显示该机场国际航班占优：威尼斯87%的乘客往返地为欧洲及洲际目的地，而意大利机场市场平均值为64% (数据来自阿萨博迪统计机构Assaeroporti)。2017年特雷维索机场的旅客人数超过300万人次，较2016年增加14.4%。维罗纳机场2017年接待了约310万名乘客，同比增加10.4%。萨维集团持有沙勒罗瓦机场27.65%的股份，该机场2017年的旅客人次超过770万，同比增长5.4%。



Monica Scarpa

Dal 2007 è Amministratore Delegato del Gruppo SAVE, che gestisce il polo aeroportuale del Nord Est comprensivo degli aeroporti di Venezia, Treviso, Verona e Brescia che nel 2017 hanno registrato complessivamente circa 17 milioni di passeggeri

Monica Scarpa

自2007年起担任Save集团的首席执行官。Save是意大利东北部机场体系的管理公司，管理着威尼斯、特雷维索、维罗纳和布雷西亚机场，其中2017年乘客吞吐量达1700万人次。



7,8% sul 2016. L'utile netto del gruppo è salito a 50,1 milioni (+19,2%). Per quanto riguarda l'andamento del mercato il sistema aeroportuale di Venezia-Treviso ha superato 13,3 milioni di passeggeri (+9,2% rispetto al 2016). In particolare, i passeggeri dello scalo di Venezia nel 2017 sono stati 10,4 milioni, in incremento del +7,8% rispetto al 2016, con un andamento positivo sia del traffico domestico (+3,7% rispetto al 2016) che dei passeggeri su destinazioni internazionali (+8,4%). I dati confermano la prevalente componente internazionale dello scalo: l'87% dei passeggeri vola tra Venezia e

destinazioni europee e intercontinentali, a fronte di una media di mercato a livello di sistema aeroportuale italiano del 64% (dati Assaeroporti).

Lo scalo di Treviso ha superato 3 milioni di passeggeri nel 2017, in incremento del +14,4% rispetto al 2016. L'aeroporto di Verona ha movimentato circa 3,1 milioni di passeggeri nel corso del 2017, in incremento del +10,4% sull'anno precedente. L'aeroporto di Charleroi, di cui il Gruppo detiene una quota pari al 27,65%, ha registrato un traffico nel 2017 pari a oltre 7,7 milioni in aumento del 5,4% rispetto all'anno precedente.

Sarà una grande città aeroportuale

Nascerà una vera e propria città attorno allo scalo veneziano, con centro congressi, stadio e un super albergo. Ai 400 milioni di opere già realizzata a Marco Polo City, costola dello scalo veneziano, se ne aggiungeranno altrettanti entro il 2021 mentre per il 2025 è prevista la realizzazione del collegamento con il sistema ferroviario. Lo scorso maggio è stata posta la prima pietra del nuovo ampliamento del terminal passeggeri, area Extra Schengen, alla presenza del presidente del Senato Maria Elisabetta Alberti Casellati, con il cantiere che durerà fino al 2020. Poi è previsto l'ampliamento dei finger (connettore mobile chiuso, che collega il gate di un terminal aeroportuale ad un aereo) entro il 2027. A Marco Polo City lavorano più di 10 mila persone tra impiegati diretti e indiretti, a cui si aggiungono gli oltre mille addetti ai cantieri. E altri progetti sono in arrivo, come i lavori sulla pista e l'ampliamento delle aree di sosta degli aeromobili. Sono inoltre allo studio due parcheggi all'entrata dell'aerostazione (per le soste lunghe) con due edifici multipiano collegati da una piazza coperta. Nei progetti futuri anche il centro congressi, con albergo che sorgerà a ridosso della darsena (probabilmente un 4 stelle super). Le aree attorno all'aeroporto, non urbanizzate, potrebbero poi ospitare anche un parco a tema. Nell'area

vicina all'aeroporto, ma non di competenza di Save, dovrebbe poi sorgere il nuovo stadio del Venezia a trazione Usa, che nelle prossime settimane verrà svelato al pubblico.

将成为大型空港城

一座真正的城市将出现在威尼斯机场周边，市里配有会议中心、体育场和超级酒店。在威尼斯机场周边的马可·波罗市已经实现了4亿工程，还计划在2021年内开始新建直通机场的铁路，并于2025年建成通车。去年五月在意大利参议院议长Maria Elisabetta Alberti Casellati (伊丽沙白·阿尔贝蒂·卡塞拉蒂) 的见证下，已经为客运航站楼扩建工程打下了基石，额外扩建申根旅客区，施工将持续到2019年春季，直到第一期工程落成。预计2020年4月南部区域的工程将全部完工。新的扩建工程将在2027年完工，届时登机桥（封闭的移动连接设备，连接机场航站楼的登机门至飞机舱门）也将由5座增至15座。根据Save的估计，马可·波罗市将有1万多人（直接和间接）在此工作，以及建筑工地的1000名工人。其他项目也即将展开，例如跑道工程和飞机停放区的扩建工程。此外，计划在机场火车站入口处建造两座多层建筑作为两座停车场（用于长期停留）。中间区域将成为一个室内广场，主要将用于公演活动。在未来的项目中还有会议中心，靠近船坞的酒店（可能是超四星级酒店）。在机场周围没有城市化的区域也可以打造主题公园。在Save管辖范围外的机场附近区域，将会建成新的威尼斯体育场，该项目将由美国牵头，并在未来几周内将向大众公布。

Marco Polo Airport to have direct connections with China

The Veneto region attracts more Chinese tourists than any other Italian region, but there is no direct connection between China and Venice. Every year 800,000 tourists come from the Celestial Empire, but they are forced to do so through other Italian airports, and mainly from German airports. Save, the company that manages the Venice, Verona and Treviso airports in Italy, has been working on direct flights with China for some time now. “We have been working on the connection for a couple of years now and we are at a very advanced phase”, explained Monica Scarpa, the CEO of Save. She continued, “We have already identified a partner, Hainan Airlines. Unfortunately, traffic rights are currently blocked, which are discussed and decided on by the two governments. We ask the new government to unblock the issue as soon as possible and allow direct flights with China”. “With SEA Airports (which manages the Milan Malpensa airport, editor’s note) we are trying to collaborate on the renegotiation of the treaties, since the advantage is for the whole country”, continued Scarpa as a guest of the Belt & Road Initiative Conference organised by Class Editori, MF-Milano Finanza and Xinhua at Borsa Italiana. Among other things, Alitalia’s difficulties do not allow it to fully exploit the potential of air connections between Italy and China. Airplanes currently land in Venice from over 10 intercontinental destinations. Nine carriers can be thanked for the passage of almost 900,000 passengers between Venice and the direct long-haul destinations operating at the airport (United States, Canada, United Arab Emirates, Qatar, South Korea) in 2017. The direct flight from Seoul is especially registering positive numbers; the company Asiana has transported almost 25,000 passengers to Venice. Meanwhile, investments continue both inside and outside the airport. “We continue to invest and expand. In May we laid the first stone for the enlargement of the extra-Schengen area, which will be inaugurated next spring and completed by 2020”, Scarpa said. The tender for new works on the runways, with 120 million euros of in-



vestments, should be completed shortly so that the works can begin in September, with the aim of adapting the flight infrastructure to manage the airport’s planned growth. In June of last year the first extension of the passenger terminal was inaugurated, which brought a breath of fresh air to the airport; in the meantime, the new construction sites have begun to be built based on the roadmap defined by the Master Plan to 2021.

Work also continues for the definition of new sections (European and intercontinental) which will be inaugurated in 2019, to support an average growth of 4% over the next few years, as defined in Save’s business plan. As for the equally important European routes, the transformation of Marco Polo Airport into a New Generation Hub with a modern, fast connection system is being launched to exploit the Venetian airport as a transit point for other Italian or European destinations. With an increase of 5.8% in turnover, which rose from 188.2 million euro in 2016 to 199.1 million euro, 2017 was an important step following the indications of the business plan. The operating result

(EBITDA) was 94.5 million euro, up 7.8% from 2016. The group’s net profit rose to 50.1 million euro (+19.2%). With regard to market trends, the Venice-Treviso airport system exceeded 13.3 million passengers (+9.2% compared to 2016). More specifically, there were 10.37 million passengers at the Venice airport in 2017 - an increase of +7.8% compared to 2016 - with a positive trend in both domestic traffic (+3.7% compared to 2016) and passengers travelling to international destinations (+8.4%). The data confirm the airport’s prevailing international component: 87% of passengers fly between Venice and European and intercontinental destinations, compared to a market average at the level of Italian airport systems of 64% (Assaeroporti data). The Treviso airport exceeded 3 million passengers in 2017, an increase of +14.4% compared to 2016. The Verona airport handled around 3.1 million passengers in 2017, an increase of +10.4% over the previous year. The Charleroi airport, of which the Group holds a 27.65% share, recorded over 7.7 million in traffic in 2017, an increase of 5.4% over the previous year.

Il perimetro dell’aeroporto Marco Polo di Venezia, terzo scalo intercontinentale italiano, da cui sono transitati nel 2017 10,37 milioni di passeggeri, in incremento del +7,8% rispetto al 2016

威尼斯马可波罗机场，意大利第三大洲际机场，2017年旅客吞吐量达到1037万人次，比2016年增加了7.8%。

Così a Milano fa scalo l'Oriente

MA I TOP MANAGER DI SEA, CHE GESTISCE GLI AEROPORTI DI MALPENSA E LINATE, PUNTANO SOPRATTUTTO SULL'AUMENTO DEL TRAFFICO PASSEGGERI DALLA CINA. GRAZIE ANCHE AI NUOVI COLLEGAMENTI CON CHENGDU, SHENZHEN, CHONGQING

di Francesco Colamartino

Non solo Cina: per Sea Aeroporti, la società di gestione degli aeroporti milanesi di Linate, il city airport, e Malpensa, l'hub internazionale, il focus è sull'Oriente anche se il mercato dell'ex Celeste Impero continuerà a giocare una parte preponderante. «India, Giappone, Tailandia, Singapore e Corea del Sud sono tutti paesi in cui puntiamo a espanderci», ha spiegato a MF Giulio De Metrio, vice-ceo e chief operating officer di Sea, che divide la responsabilità della gestione con il presidente Pietro Modiano. Una scelta che è stata fatta a ragion veduta guardando ai dati sui progetti di sviluppo degli scali aeroportuali in Asia e Medio Oriente (vedere box alla pagina successiva) e ai flussi attesi di viaggiatori cinesi nel mondo. Che nel 2017 con 129 milioni di viaggi sono stati la componente più forte del turismo mondiale, secondo la China

Tourism Academy, un primato destinato a durare dal momento che solo il 10% dei cittadini cinesi si è finora affacciato ai viaggi internazionali. Nel frattempo si punta a moltiplicare i collegamenti internazionali. Da settembre Air Italy collegherà Malpensa a Bangkok con volo diretto, e il 30 ottobre verrà inaugurata la rotta per Mumbai, India. «Malpensa deve attrarre sempre più traffico intercontinentale. A luglio andremo in Cina per far avviare nuovi voli verso le altre metropoli», ha promesso Modiano. Ai top manager di Sea è ben chiaro che la partita decisiva per incrementare i 33 milioni di passeggeri passati dagli aeroporti milanesi nel 2017 passa per la Cina. Le 23 connessioni dirette a settimana da e per la Cina hanno assicurato l'anno scorso un traffico di 780 mila passeggeri, l'8% in più dell'anno prima. Mentre sul fronte delle merci Malpensa si è assicurata, nel 2016, il 58,5% degli 8,8 miliardi di euro, il valore di quelle trasportate per via aerea dall'Italia. Diventare un Chinese Friendly Airport non è una strategia recente per Sea. Ci sta lavorando da anni con la consulenza di The European House-Ambrosetti che ha delineato un piano di collaborazione con istituzioni, enti e associazioni del turismo di Italia e Cina, a partire dalla potente Civil Aviation Administration of China (Caac) e dall'Enac italiana, con l'obiettivo di inserirsi nel piano di liberalizzazione dei diritti di traffico esistenti tra l'Italia e la Cina. Oggi, infatti, i diritti di traffico dalla Cina verso l'Italia, 49 settimanali, sono tutti allocati e utilizzati per l'80% da vettori cinesi che volano in Italia, mentre i diritti dall'Italia verso la Cina, utilizzati da Alitalia e da Neos, sono ancora ampiamente disponibili. Air Italy (ex Meridiana) potrebbe a breve utilizzarne alcuni per un collegamento Milano-Shenzhen. La friendship cinese di Sea si è concretizzata in un accordo con la municipalità di Chengdu per il collegamento aereo, in un MoU con l'aeroporto di Haikou (Meilan Airport) per l'apertura di nuovi collegamenti aerei diretti tra la provincia dell'Hainan e Milano. Sono, inoltre, in corso incontri con gli aeroporti di Chongqing, Chengdu, Guangzhou, Haikou, Shenzhen, con vettori cinesi



Lo scalo internazionale di Malpensa, nelle immagini di queste pagine, nei pressi di Milano, ha accolto nel 2017 oltre 14 milioni di passeggeri, con un significativo incremento sull'anno precedente del 14%, il doppio della media nazionale e l'8% in più della media europea

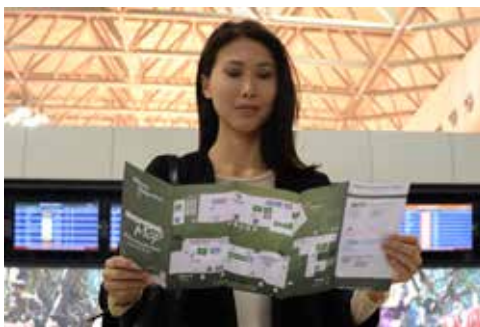
马尔彭萨国际机场, 在这几页的图片中, 2017年在米兰附近接待了超过1400万旅客, 比上一年有了一个重要的增长, 增加了14%, 是全国平均水平的两倍, 比欧洲平均水平高出8%。



马尔彭萨机场一路东进

SEA公司 (SEA Aeroporti) 管理着米兰利纳特 (Linate) 机场及其国际枢纽马尔彭萨机场，在继续将中国作为重要市场的同时，该公司将着重在东方国家打造海上机场。“我们希望拓展印度，日本，泰国，新加坡和韩国等国业务”，海上机场业务副总裁兼首席运营官朱利奥·德·梅特 (Giulio De Metrio) 告诉《米兰金融》(MF) 记者；他与彼得·莫迪亚诺 (Pietro Modiano) 总裁一同负责公司管理。在研究亚洲和中东机场发展项目的数据 (见下页方框) 及中国游客在世界范围内的预期流动时，我们做出了合理推算：根据中国旅游研究院的数据，2017年中国有1.29亿人次旅行记录，这是世界旅游业最重要的组成部分，这还只是考虑10%的中国国际旅游公民。面对如此大的需求，海上公司正一心打造更多国际航线。意大利航空公司将于9月开通马尔彭萨到曼谷的直飞航班，并于10月30日开通前往印度孟买的航线。“马尔彭萨必须拥有越来越多的洲际业务。”莫迪亚诺承诺，7月份将在中国开设分支机构，开通其他城市的新航班。海上高层管理人员清楚地指出，2017年要为米兰机场增加3300万人次乘客量，而中国扮演着决定角色。每周往返中国的23个直达航线保证了去年78万人次的旅客流量，同比增长了8%。在货运方面，2016年，意大利运输的航空货物的总价值为88亿欧元，马尔彭萨占比58.5%。多年来，海上一直致力于成为中国的友好机

场，同时还享受欧洲咨询联盟安博思集团的咨询服务。该计划考量了意大利与中国旅游机构和协会开展合作的可能性，从中国民用航空局 (CAAC) 和意大利国家民航机构 (ENAC) 的强强联合开始。其目的是整合意大利和中国之间的现有航权自由化。目前从中国到意大利的每周49个航权都被分配，80%被中国航空公司用于飞往意大利。而意大利对中国的航权仍由意大利航空公司 Alitalia 和意大利勒奥斯航空 (Neos) 普遍使用。意大利航空公司 (前称子午线航空公司 (Meridiana)) 的米兰至深圳航线很快会使用一部分航权。海上通过与成都市政府达成空中通航协议，实现了中国友谊战略，另外它还与海口美兰国际机场签署了谅解备忘录，将开通海南省与米兰之间新的直飞航线。此外，海上还与重庆、成都、广州、海口和深圳的机场，中国的航空公司 (包括四川航空、中国南方航空和中国航空公司)，意大利航空公司 (勒奥斯和意大利航空公司) 以及中国旅游运营商进行了会谈，商讨其与米兰建立航线的可能性。其中，会谈主要商讨了米兰至成都，米兰至重庆和米兰至深圳的航线开通事宜。



基于购物需求，中国运营商将米兰视为对中国人最具吸引力的意大利城市。为此海上打造了“迷恋 (fascINATION)”购物卡，通过相关的折扣来激励机场商店的购物。微信是中国人最常用的应用程序，马尔彭萨机场目前支持微信付款，并与中国银联签订协议，海上承诺向其机场运营商推广银联卡付款，同时银联承诺向其持卡人推广海上机场。中国电商翘楚阿里巴巴集团的子公司蚂蚁金服将通过应用程序支付宝，把米兰国际机场改造为无现金虚拟支付机场。



Pietro Modiano

milanese, classe 1951, è presidente di Sea da giugno 2013. Ha fatto gran parte della carriera in banca, in Unicredit, dove era entrato nel 1985 (allora Credito Italiano), all'ufficio studi e pianificazione. Nel 2003 è diventato ceo della divisione corporate e nel 2004 vice ceo di gruppo. È passato poi al gruppo Intesa Sanpaolo, dove ha occupato la posizione di direttore generale e vice ceo fino al 2008

Pietro Modiano

米兰人，出生于1951年，从2013年6月起担任Sea集团主席一职。他大部分职业生涯在银行业度过，1985年进入UniCredit银行（当时为Credito Italiano银行）的研究规划室。2003年成为企业部首席执行官，2004年成为UniCredit的副首席执行官。然后转到Intesa Sanpaolo银行，担任总经理和副首席执行官直到2008年。



Giulio De Metrio

è il chief operating officer (coo) e vice ceo. Laureato in Giurisprudenza presso l'Università La Sapienza di Roma, dal 1985 al 2004 ha lavorato nel Gruppo Alitalia, con responsabilità di vertice, tra cui quella di direttore generale della Divisione Trasporto Aereo, ceo di Alitalia Team e ceo di Alitalia Airport. È stato vice presidente di Assoclearance e di Sacbo

Giulio De Metrio

首席运营官 (Coo)，实际上是Modiano主席的副手。罗马大学法学院毕业，1985年到2004年在意大利航空公司集团工作，担任高级职务，其中有航空运输部门的总经理，意大利航空队首席执行官和意大利航空机场部首席执行官。曾担任Assoclearance和Sacbo的副主席。

(Sichuan, China Southern, China Airlines) e italiani (Neos, Air Italy) e con tour operator cinesi per verificare la disponibilità all'apertura di nuovi collegamenti con Milano. Tra questi, in primo piano, c'è il volo Milano-Chengdu, il Milano-Chongqing e il Milano-Shenzhen.

Sugli operatori cinesi fa leva il fatto che Milano è la città italiana che attrae di più i loro concittadini per lo shopping. E Sea ne ha approfittato creando una shopping card "fasCINation", per incentivare con uno sconto ai possessori, gli acquisti nei negozi aeroportuali. A Malpensa è stato inoltre attivato l'account Wechat, l'app più utilizzata dai cinesi, e siglato un accordo con Union Pay, con il quale Sea si impegna a promuovere presso gli esercenti aeroportuali l'accettazione della carta Union Pay, mentre quest'ultima si impegna a promuovere gli aeroporti Sea presso i propri detentori di carte. L'obiettivo di trasformare lo scalo internazionale milanese in un aeroporto cashless, attrezzato per i pagamenti virtuali, verrà realizzato con Alipay, la app di Ant Financial Services consociata del gruppo Alibaba, leader cinese nell'e-commerce.

È corsa agli aeroporti in Asia

L'ultimo report del Construction Intelligence Center di Timetric ha stimato il valore totale della pipeline di progetti aeroportuali nell'Asia-Pacifico a 291,21 miliardi di dollari, il 40% del totale mondiale. Quest'anno verranno spesi ben 41 miliardi di dollari in questa area sulle opere in corso e l'anno prossimo altri 45 miliardi, mentre opere aeroportuali per altri 40 miliardi di dollari sono in una fase di pre-execution, quindi con gli studi di fattibilità già realizzati. In base alle stime dell'Airport Council International, il traffico passeggeri globale raddoppierà a 14 miliardi entro il 2029, con l'Asia-Pacifico che aumenterà la sua quota dal 34% del 2015 al 47% del 2040. I progetti aeroportuali in Cina hanno un valore di 76,7 miliardi di dollari, quelli negli Emirati Arabi Uniti di 52,2 miliardi e quelli nelle Filippine di 44 miliardi. Negli Emirati è già in cantiere il progetto dell'aeroporto internazionale Al Maktoum da 32 miliardi di dollari, al quale sta lavorando l'americana Lane Construction, che fa parte del gruppo Salini Impregilo, con l'obiettivo di creare un hub da 100 milioni di passeggeri l'anno. Nelle Filippine il progetto del Global Gateway Integrated Multi-Modal Transport and Logistics Hub richiederà 26,8 miliardi di dollari di investimento. Il progetto dell'Hamad International Airport del Qatar vale 23 miliardi, quello dell'Hong Kong International Airport Three-Runway System (3RS) 18,25 miliardi e, infine, quello del Long Thanh International Airport in Vietnam vale 16 miliardi. La costruzione dell'aeroporto internazionale di Siem Reap-Angkor in Cambogia, ha un valore totale di 748 milioni di dollari.

Verso gli aeroporti in Asia

La Timetric, il centro di informazioni per la costruzione, ha stimato che il valore totale della pipeline di progetti aeroportuali nell'Asia-Pacifico ammonta a 291,21 miliardi di dollari, pari al 40% del totale mondiale. Quest'anno verranno spesi ben 41 miliardi di dollari in questa area sulle opere in corso e l'anno prossimo altri 45 miliardi, mentre opere aeroportuali per altri 40 miliardi di dollari sono in una fase di pre-execution, quindi con gli studi di fattibilità già realizzati. In base alle stime dell'Airport Council International, il traffico passeggeri globale raddoppierà a 14 miliardi entro il 2029, con l'Asia-Pacifico che aumenterà la sua quota dal 34% del 2015 al 47% del 2040. I progetti aeroportuali in Cina hanno un valore di 76,7 miliardi di dollari, quelli negli Emirati Arabi Uniti di 52,2 miliardi e quelli nelle Filippine di 44 miliardi. Negli Emirati è già in cantiere il progetto dell'aeroporto internazionale Al Maktoum da 32 miliardi di dollari, al quale sta lavorando l'americana Lane Construction, che fa parte del gruppo Salini Impregilo, con l'obiettivo di creare un hub da 100 milioni di passeggeri l'anno. Nelle Filippine il progetto del Global Gateway Integrated Multi-Modal Transport and Logistics Hub richiederà 26,8 miliardi di dollari di investimento. Il progetto dell'Hamad International Airport del Qatar vale 23 miliardi, quello dell'Hong Kong International Airport Three-Runway System (3RS) 18,25 miliardi e, infine, quello del Long Thanh International Airport in Vietnam vale 16 miliardi. La costruzione dell'aeroporto internazionale di Siem Reap-Angkor in Cambogia, ha un valore totale di 748 milioni di dollari.



The Malpensa airport is en route to the East

Not just China: the focus is on the East for Sea Aeroporti, the management company of Milan's city airport Linate and its international hub Malpensa, even if the market of the former Celestial Empire will continue to play a preponderant role. "India, Japan, Thailand, Singapore and South Korea are all countries in which we are aiming to expand", Giulio De Metrio, Vice-President and Chief Operating Officer of Sea told MF; he is responsible for the company's management along with President Pietro Modiano. The choice was made with good reasoning when considering the data on airport development projects in Asia and the Middle East (see the box on the next page) and expected flows of Chinese travellers in the world: with 129 million trips recorded in 2017, they have been the most important component of world tourism according to the China Tourism Academy, and this record is here to stay considering that only 10% of Chinese citizens have enjoyed

international travel as of today. To cope with these numbers, Sea is focusing on multiplying its international connections. Starting in September, Air Italy will connect Malpensa to Bangkok with a direct flight, and on 30th October the route to Mumbai, India will be inaugurated. "Malpensa must attract more and more intercontinental traffic. In July we will branch out in China, inaugurating new flights to other cities", Modiano promised. Sea's top managers have clearly noted that the decisive move for increasing the 33 million passengers passing through the Milanese airports in 2017 is through China. The 23 direct connections to and from China each week guaranteed the traffic of 780,000 passengers last year, up 8% from the previous year. While in terms of cargo, in 2016 Malpensa affirmed 58.5% of 8.8 billion euros, the total value of air cargo transported from Italy. Sea has been working on becoming a Chinese Friendly Airport for years, also with consultancy from The European House-

Ambrosetti. The plan has leveraged the possibility of starting collaborations with Italian and Chinese tourism institutions, bodies and associations, starting with the powerful Civil Aviation Administration of China (CAAC) and the Italian counterpart ENAC, with the aim of integrating the liberalisation of existing traffic rights between Italy and China. Today, in fact, the 49 weekly traffic rights from China to Italy are all allocated and 80% are used by Chinese airlines flying to Italy, while the rights from Italy to China mostly used by Alitalia and Neos are still widely available. Air Italy (formerly Meridiana) could soon use some for a Milan-Shenzhen connection. Sea's Chinese friendship strategy has been fulfilled through an agreement with the municipality of Chengdu for an air connection, in a MoU with the airport of Haikou (Meilan Airport) for the opening of new direct air connections between the province of Hainan and Milan. There have also been ongoing meetings with the airports of Chongqing, Chengdu, Guangzhou, Haikou and Shenzhen, with Chinese carriers (Sichuan, China Southern and China Airlines) and Italian carriers (Neos and Air Italy) and with Chinese tour operators to check the possibility of opening new connections with Milan. Among these, a focus is on connecting Milan-Chengdu, Milan-Chongqing and Milan-Shenzhen.

Chinese operators treasure the fact that Milan is the Italian city that most attracts the Chinese, thanks to its shopping. Sea has taken advantage of this by creating a "fasCINation" shopping card to incentivise purchases at airport stores through card-related discounts. A Wechat account, which is the most-used app by the Chinese, has also been activated at Malpensa, and an agreement has been signed with Union Pay, with which Sea undertakes to promote payments with the Union Pay card through its airport operators, while Union Pay has undertaken to promote Sea airports to its cardholders. The goal of transforming the Milanese international airport into a cashless airport equipped for virtual payments will be carried out with Alipay, the app of Ant Financial Services, a subsidiary of the Alibaba group.



Le principali indicazioni dello scalo di Malpensa sono in tre lingue, inglese e cinese, oltre all'italiano. I servizi di assistenza ai viaggiatori cinesi comprendono app dedicate, personale in grado di aiutare i viaggiatori e facilitazioni negli acquisti. A destra, l'aeroporto di Hong Kong

马尔彭萨机场的主要指示标志使用三种语言，除了意大利语外还有英语和中文。除了方便购物外，还有帮助中国旅客的服务，包括专门的应用程序和能帮助旅客解难的工作人员。

Una porta girevole sull'Asia

DAL CENTRO EUROPA ALLA CINA E VICEVERSA, LA BANCA GUIDATA DA JEAN PIERRE MUSTIER INTERMEDIA L'ATTIVITÀ DI CIRCA 10 MILA IMPRESE, TRA CUI 1.500 MULTINAZIONALI. CON UN FOCUS PARTICOLARE PER CHI VUOLE INVESTIRE NELL'EUROPA CENTRO-ORIENTALE

— di Franco Canevesio —

Prima banca continentale nell'Europa centro-orientale, grazie alla strategia di espansione internazionale intrapresa negli anni 2000, Unicredit ha deciso di far leva su questa caratteristica territoriale per diventare la porta d'accesso all'Asia per i suoi 25 milioni di clienti. «La nostra rete internazionale è oggi la più vasta tra quelle delle banche italiane,» ha dichiarato a MF Michele Amadei, responsabile di UniCredit Asia & Pacific

Region, «a complemento dei nostri mercati core in Europa, siamo presenti in altri 16 Paesi nel mondo, con una importante, duplice missione: accompagnare i nostri clienti europei sui mercati esteri e intercettare in Europa investimenti e scambi commerciali provenienti dalle Americhe, dall'area MEA Middle East-Africa e naturalmente dall'Asia». Partendo dai propri mercati principali, Italia, Austria, Germania ed Europa centro-orientale, che sono



Il grattacielo del quartier generale milanese, progettato dall'architetto Cesar Pelli, è il più alto edificio d'Italia e sorge in uno dei quartieri storici della capitale lombarda. A destra la sede di YapiBank a Istanbul, una delle principali nel paese, e la mappa della presenza di Unicredit nei paesi toccati dalla Bri

图 为建筑师 Cesar Pelli 设计的米兰总部摩天大楼，也是意大利最高的建筑，位于伦巴第首府的历史地区之一。右边是伊斯坦布尔的 Yapi kredi 银行，土耳其第四大银行和裕信银行在亚洲的分布图。



通往亚洲的“旋转门”

从中欧到中国，再从中国到中欧，让·皮埃尔·马斯蒂尔 (Jean Pierre Mustier) 执掌的裕信银行为约1万家企业提供中介服务，其中1500家为跨国公司。他尤其关注那些想在中东欧地区投资的企业。



经过多年努力，意大利裕信银行已成为中东欧地区数一数二的银行。该银行实施的国际扩张策略成效显著并决定利用在地理上所取得的优势，成为2500万客户“通往亚洲的旋转门”。裕信银行亚洲企业和投资部经理米凯莱·阿玛德 (Michele Amadei) 说：“目前我们拥有意大利银行中分布最广的国际网络，其中欧洲是核心市场，在全世界其他16个国家设有分行，我们身怀一个双重使命：在国际市场上支持我们的欧洲客户，并在欧洲市场抓住来自美国、中东及非洲地区和亚洲地区的贸易和投资机遇”。从意大利、奥地利、德国以及中东欧这些与亚洲尤其是与中国经贸往来密切的主要市场开始，裕信银行加强了公司的国际网络建设，目前已在亚洲7个国家里设有分行和代表处，即作为亚太地区枢纽的香港、中国、新加坡、韩国、日本、越南和印度。裕信银行的全球网络支持着旗下银行为企业和金融机构提供与跨国贸易和投资需求有关的服务。为了确保在欧洲和其他国家之间建立有效的关系，裕信银行专门设立了16个国际中心，雇佣300多名在国际交易管理方面具有丰富经验的专业人士。阿玛德补充道：“为我们客户的国际化发展提供支持是集团最重要的服务之一。得益于裕信银行全球网络与国际中心和关系管理师之间的协作，我们能够以客户的需求为己任，在他们感兴趣的国家里为他们提供最佳的解决方案”。通过国际网络，裕信银行已经为托斯卡纳的美纳里尼 (Menarini) 公司在中国和印度拓展业务提供了金融服务。该公司是意大利最重要的制药公司，营业额超过30亿欧元。裕信银行还推动了一些中国企业在欧洲的大型收购计划，例如中国化工集团在意大利、瑞士和德国所进行的收购项目。



Fabrizio Saccomanni

romano, classe 1942, è presidente dall'aprile scorso. È stato ministro dell'Economia per un anno dal 2013 al 2014, e, dal 2006 fino alla pensione, membro del direttorio e direttore generale della Banca d'Italia, dove era entrato nel 1967. Per anni ha rappresentato l'Italia al Fondo monetario internazionale a Washington

法布里齐奥·萨柯曼尼

1942年出生于罗马，自去年4月起担任裕信银行董事长。2013年至2014年，担任意大利经济与财政部长。1967年进入意大利央行意大利银行，自2006年起担任意大利银行理事会成员兼行长，直至退休。曾多年担任意大利在国际货币基金组织的代表。



Jean Pierre Mustier

57 anni, francese, è ceo da luglio 2016. Ha incominciato la carriera presso Société Générale, dove ha lavorato dal 1987 al 2009, principalmente nella divisione Corporate & Investment Banking, in diversi ruoli in Europa, Asia e Stati Uniti. In Unicredit è entrato nel 2011 nel Corporate & Investment Banking (CIB), dove è rientrato nel 2016 dopo una breve parentesi a Tikehau Capital

让·皮埃尔·马斯蒂尔

57岁，出生于法国夏马利尔。自2016年7月起担任裕信银行首席执行官。1987年至2009年，在法国兴业银行欧洲、亚洲和美国的企业和投资银行部担任不同职务。2011年加入裕信银行企业和投资银行部。



Gianni Franco Papa

è direttore generale e responsabile di tutte le attività di business del Gruppo, di cui fa parte dal 1979, con un particolare focus sullo sviluppo dell'offerta di servizi ai clienti, e delle le strategie digitali. Ha servito molto all'estero, in particolare dal 1988 al 1992 come assistant general manager presso il Credito Italiano di Hong Kong

吉安尼·弗朗哥·帕帕

裕信银行总经理，负责集团所有商业活动。1979年进入裕信银行工作，专注于客户服务开发并推动银行的数字化发展。他在国外工作了很多年，从1988年至1992年曾担任香港意大利信贷的总经理助理。

E con l'online si aiutano Pmi e turismo

Accompagnare l'internazionalizzazione dell'Italia, con un occhio alle pmi. Per farlo, UniCredit ha lanciato lo scorso febbraio Easy Export: insieme a Geodis, per la logistica, e a Var Group, per la digitalizzazione, offre l'accesso a servizi ad alto valore aggiunto che vanno dalla creazione di un vetrina dedicata ai propri brand e prodotti, al supporto per la gestione delle pratiche di logistica, fino all'assistenza di un consulente dedicato. A Oriente l'iniziativa si combina alla collaborazione con Alibaba.com, il più grande mercato globale online della Cina per fatturato (). UniCredit e il colosso cinese sono insieme con una serie di iniziative di marketing e consentendo ai clienti della banca la possibilità di accedere con i propri prodotti e servizi a oltre 200 Paesi. il settore dell'e-commerce in Italia vale oggi 7,5 miliardi di euro, con il 6% delle esportazioni totali ed è in crescita del 25% all'anno, dunque è necessario rafforzare altre collaborazioni già avviate con Alibaba.com. Tra queste c'è il negozio online eMarco Polo, su Tmall Global, che offre prodotti di qualità realizzati dalle pmi italiane e proposti a più di 500 milioni di consumatori cinesi. Sul fronte dei pagamenti UniCredit è attivo con Alipay, , affiliata ad Alibaba group. Prima banca in Italia ad aver attivato l'accesso al servizio, UniCredit consente ai sempre più numerosi visitatori cinesi in Italia, di pagare gli acquisti con la stessa app Alipay che utilizzano in Cina, tramite l'abilitazione dei pos nei oltre 120 mila negozi clienti italiani di UniCredit.

通过网上银行为中小企业和旅游业提供支持



伴随着意大利国际化的发展，中小型企业也得到越来越多的关注。为此，裕信银行于去年2月推出了出口易（Easy Export）服务，并与物流公司法国乔达国际集团（Geodis）和数字通信企业瓦尔公司（Var Group）合作，提供了一系列针对中小企业的高附加值服务，包括公司品牌创建、产品推广、物流管理和专业咨询等。在亚洲，裕信银行计划与中国最大的全球电商阿里巴巴开展合作。裕信银行已经与阿里巴巴就一系列营销活动展开合作，为其客户提供在全球200多个国家推广产品和服务的平台。目前在意大利，电子商务产业的价值达75亿欧元，出口额占比6%，并且以每年25%的速度增长。意大利电子商务的增长需求有利于加强裕信银行与阿里巴巴之间的其他合作，其中包括在天猫国际开设的马可波罗电子商城，该网络商城可为超过5亿中国消费者提供意大利中小企业生产的优质产品。在支付方面，裕信银行与阿里巴巴集团旗下的支付宝开展了相关合作。作为意大利第一家提供支付宝服务的银行，裕信银行支持其服务的超过12万家意大利商店开通支付宝，为中国游客在意大利消费提供便利。

tra quelli con i maggiori scambi con l'Asia in generale e la Cina in particolare, UniCredit ha di recente rafforzato la sua rete internazionale e in Asia è oggi presente in 7 differenti paesi con filiali e uffici di rappresentanza: Hong Kong, che funge da hub per l'Asia Pacific, Cina, Singapore, Corea del Sud, Giappone, Vietnam, India. La piattaforma internazionale di UniCredit supporta le banche del gruppo nei servizi alle imprese e alle istituzioni finanziarie per i bisogni legati a scambi commerciali

e investimenti cross border. Per assicurare l'efficacia della relazione tra Europa e le diverse geografie internazionali sono stati costituiti 16 UniCredit International Center, strutture dedicate in cui lavorano oltre 300 professionisti con solida esperienza nella gestione delle transazioni internazionali. «Il sostegno all'internazionalizzazione della nostra clientela è una parte fondamentale dell'offerta del gruppo. Grazie alla collaborazione integrata della rete internazionale, gli international center e i gestori della

relazione, siamo in grado di farci carico dei bisogni dei clienti e fornire le migliori soluzioni nei paesi di loro interesse,» ha aggiunto Amadei.

Su queste basi, UniCredit ha supportato per esempio lo sviluppo in Cina e in India di Menarini, l'azienda farmaceutica toscana più importante d'Italia con un fatturato di oltre 3 miliardi di euro. Ma ha anche favorito alcune grandi acquisizioni cinesi in Europa, come quelle effettuate in Italia, Svizzera e Germania dalla conglomerata ChemChina.

A revolving door on Asia

As the top continental bank in Central and Eastern Europe thanks to the international expansion strategy undertaken in the 2000s, UniCredit has decided to leverage this territorial feature to become the gateway to Asia for its 25 million customers. The head of UniCredit's Asia & Pacific Region Michele Amadei noted, "Our international network is currently the largest among those of Italian banks. Complementing our core markets in Eu-

rope, we are present in 16 other countries in the world, with an important, dual mission: to accompany our European customers onto foreign markets and to intercept investments and commercial exchanges from the Americas, the MEA Middle East-Africa area and of course from Asia in Europe. Starting from its main markets of Italy, Austria, Germany and Central and Eastern Europe, which are also those trading the most with Asia in general and China in

particular, UniCredit has recently strengthened its international network; today it is present in seven different countries in Asia with branches and representative offices: Hong Kong (China), which acts as a hub for Asia Pacific, China, Singapore, South Korea, Japan, Vietnam and India.

UniCredit's international platform supports the group's banks in providing services to businesses and financial institutions to meet the needs of commercial trade and cross-border investments. To ensure the effectiveness of relations between Europe and the various international locations, 16 UniCredit International Centers have been set up: dedicated structures for the company's more than 300 professionals with solid experience in managing international transactions. "Support for our customers' internationalisation is a fundamental part of the group's offer. Thanks to the integrated collaboration of our international network, international centers and relations managers, we are able to see to customers' needs and provide the best solutions in the countries they are interested in", added Amadei. Using these bases UniCredit has, for example, supported the development of Menarini in China and India, which is Italy's largest pharmaceutical company with a turnover of over 3 billion euros. But it has also favoured some major Chinese acquisitions in Europe, such as those completed in Italy, Switzerland and Germany by the conglomerate ChemChina.



Una delle banche più importanti del network del gruppo, la Hvb di Monaco (in alto la sede principale) che ha dato a Unicredit un'importante quota del mercato tedesco

集团旗下最重要的银行之一：保障裕信银行在德国市场占有重要份额的莫尼黑裕宝银行（上图为其总部）

Parte in Fiera la sfida del food tricolore

CON IL VINITALY, E ORA ANCHE CON IL SALONE DELL'OLIO D'OLIVA, L'ENTE VERONESE STA PUNTANDO FORTE SULLA CINA E SULLA RUSSIA E METTE NEL MIRINO INDIA, SINGAPORE E KAZHAKISTAN. E CON IL MARMO E LE TECNOLOGIE AGRICOLE PENSA DI...

di Franco Canevesio

Parte sull'olio la strategia di Veronafiere per imprimere nuova linfa alle imprese italiane sulla Via della Seta. Maurizio Danese, presidente dell'ente, ha firmato, lo scorso giugno, un piano di promozione targato Vinitaly e Sol, Salone internazionale dell'olio extravergine d'oliva, con l' Hong Kong Trade Development Council, proprietario della International wine & spirits fair, il più importante evento dedicato al vino e agli spirits del Sud Est asiatico. Novità assoluta, l'olio affiancherà per la prima volta il vino come simbolo del made in Italy agroalimentare. E tra gli impegni presi da Veronafiere, c'è anche la partecipazione con una collettiva tricolore al prossimo Wine & Spirits a Hong Kong, dall'8 al 10 novembre, dove sono attesi 20 mila operatori provenienti da una settantina di zone cinesi. La promozione dell'olio italiano sarà, tuttavia, il complemento dello sforzo che Veronafiere, inventore e promotrice worldwide del marchio Vinitaly, sta facendo sul vino, in Cina soprattutto. «In collaborazione con Ice, abbiamo organizzato in giugno il primo Vinitaly China road show 2018, una missione b2b per 46 aziende, tra cantine italiane e distributori, con oltre 300 etichette in degustazione in tre metropoli del sud est: Shenzhen, dove abbiamo accolto oltre 500 operatori, Changsha e Wuhan,» ha spiegato Giovanni Mantovani, direttore generale di Veronafiere a Mf. Si tratta di un bacino di potenziali consumatori da oltre 40 milioni di abitanti in città che costituiscono hub strategici per diffondere cultura, storia e lifestyle. Nelle città

si concentra il futuro della domanda di vino del mercato asiatico, grazie al peso sempre maggiore di una upper class con elevata capacità di spesa. «L'export vinicolo italiano in Cina è cresciuto del 50% negli ultimi dieci anni, ma siamo ancora lontani dai risultati dei concorrenti», ha ammesso Mantovani. Nel 2017 l'export di vino in Cina è stato di 2,4 miliardi di euro ma la maggior presenza di vini francesi e del Nuovo Mondo, facilitati dagli accordi di libero scambio, insieme alla scarsa presenza tricolore nel canale online, inducono a prevedere una crescita tra il 7% e l'8,5%, più bassa del recente passato. Ma Vinitaly sta cercando di ribaltare il trend con accordi con player primari tra cui Alibaba, 1919, Cofco e Pacco Group. Alla lista si è aggiunta di recente l'intesa con la Fiera di Chengdu (Sichuan), proprio sulla Via della Seta, per una nuova cooperazione tra Veronafiere-Fieragricola e la Sichuan International Exhibition, promotrice della Sichuan Agricultural Expo. «Quella di Chengdu è un'area importante, storicamente è la patria del vino e degli spirits in Cina. L'evento che si tiene a marzo conta sulla presenza, nella nuova area destinata a Vinitaly, di oltre 100 aziende protagoniste di una serie di eventi realizzati in collaborazione con Ice», ha aggiunto Mantovani. Presente da anni con Vinitaly a Mosca, Veronafiere sta lavorando per promuovere il prodotto italiano anche in Kazakhstan, Pakistan, Singapore e India. «In Russia, nei prossimi cinque anni i consumi di vino rosso dovrebbero aumentare a un tasso compreso tra il 2,5% e il 6%. Il buon



Qui sopra, un'immagine di Marmomac, uno dei più importanti eventi fieristici organizzati da Veronafiere, che debutterà con un evento alla Shanghai design week. Nella pagina accanto, il Vinitaly e Fieragricola, le altre due grandi manifestazioni veronesi

上图是一张维罗纳国际石材展览会Marmomac的图片，维罗纳会展中心组织的最重要的展览会之一，将在上海时尚周上首次亮相。在隔页中，另外两个维罗纳大型展会——意大利国际葡萄酒展Vinitaly和意大利国际农畜业技术展览会Fieragricola。



意大利农业食品产业通过展会走向世界

维罗纳展会通过重点发展橄榄油产业为丝绸之路沿线的意大利企业注入新的活力。去年六月，维罗纳展会董事长毛里奇奥·丹尼斯 (Maurizio Danese) 与维罗纳国际联合酒展和橄榄油展会 (Vinitaly and Sol) 以及香港贸易发展局 (Hong Kong Trade Development Council) 签署了推广协议。前者负责组织国际特级初榨橄榄油展会 (International Wine & Spirits Fair)，后者负责举办国际葡萄酒及烈酒展览会 (International Wine & Spirits Fair)，这是东南亚最重要的葡萄酒和烈酒盛会之一。橄榄油将首次联合葡萄酒，成为农业食品产业中“意大利制造”的象征。维罗纳展会将组织意大利代表参加在11月8日至10日举办的香港葡萄酒及烈酒展览会，来自中国约70个地区的2万名酒商参展。橄榄油推广是维罗纳展会在红酒推广之外的又一重要举措，特别是在中国市场。维罗纳展会是意大利联合酒展 (Vinitaly) 品牌的发明者和全球推广者。“通过与意大利对外贸易委员会 (ICE) 合作，在6月，我们组织了2018首届意大利联合酒展中国巡展 (Vinitaly China Road Show)。46家意大利葡萄酒厂和经销商，在中国深圳、长沙和武汉举办了300多个品牌的红酒品鉴活动。”维罗纳展会总经理乔瓦尼·曼托瓦尼 (Giovanni Mantovani) 对《米兰金融报》说。

这次巡展举办的城市有4000多万潜在消费者，是推广意大利文化、历史和生活方式的重点地区。未来亚洲葡萄酒的需求主要来自这些城市，因为中国中产阶级的消费水平正日益提高。

“过去十年间，意大利对中国葡萄酒出口量增长了50%，但还远远落后于竞争对手，”曼托瓦尼说。2017年，意大利对中国葡萄酒出口额达24亿欧元。然而，在有关自由贸易协定的推动下，法国和新世界葡萄酒出口份额增长，预计未来意大利对中国葡萄酒出口增速将降至7%

至8.5%，低于近年水平。意大利联合酒展希望通过与包括阿里巴巴、1919、中粮集团和百高文化集团在内的企业开展合作，扭转这一趋势。最近，意大利联合酒展又多了一位新合作伙伴。近期，维罗纳展会—意大利国际农畜业技术展 (Veronafiere-Fieragricola) 与四川国际博览会 (Sichuan International Exhibition) 达成了一项合作协议，后者是四川农业博览会 (Sichuan Agricultural Expo) 的推广者。

“成都是一个重要市场，自古以来便是中国葡萄酒和烈酒的产地。在3月举办的活动中，100多家企业通过与意大利对外贸易委员会的合作，举办了各式各样的活动。”曼托瓦尼说。

维罗纳展会多年来一直与意大利联合酒展在莫斯科开展合作推广，现在也同样致力于在哈萨克斯坦、巴基斯坦、新加坡和印度推广意大利产品。

“在未来五年，预计俄罗斯的红酒消费量将以2.5%至6%的速度增长。意大利葡萄酒在该市场中占有重要地位，以29%的进口占比遥遥领先。预计在未来，俄罗斯对意大利葡萄酒进口额将以年均4%到7%的速度增长。”曼托瓦尼说。

除了葡萄酒，维罗纳展会还将在中国举办另一产品的展会。“我们正在组织一次维罗纳国际石材展 (Marmomac)，迎合在装修中使用天然石材的新趋势，展会将在上海设计周 (Shanghai Design Week) 期间举办。上海设计周是世界

上最重要的设计盛会之一，将有1600位参展商和超过6万名游客参展，”曼托瓦尼表示。

另一个战略领域是农业技术，更具体地说是水果蔬菜加工、葡萄酒酿造和橄榄种植的技术。首个活动将于今年年底在上海举行。维罗纳展会是全球最重要的国际推广平台之一。2017年，维罗纳展会吸引了超过120万名游客以及13800多位参展商，76.4万平方米的场地全部投入使用。维罗纳展会成功举办了68场活动 (其中16个是在11个海外国家举办的)，营业额达8600万欧元。





Maurizio Danese

classe 1962, è presidente di Veronafiere dal 2015. Ha fondato nel 1987 la Center Catering, oggi Pregis, attiva nella fornitura di prodotti alimentari al canale horeca, è vicepresidente della Camera di Commercio di Verona, vicepresidente vicario di Confcommercio Verona e presidente dell'istituto di garanzia fidi, Confidi Veneto

毛里齐奥·达内塞 (Maurizio Danese) 生于1962年, 自2015年起担任维罗纳会展中心主席。于1987年成立了餐饮企业Center Catering, 即如今的Pregis。同时担任维罗纳商会副主席, 维罗纳工会代副主席和信用担保机构Confidi Veneto主席。



Giovanni Mantovani

59 anni, è direttore generale di Veronafiere dal 2001 e ricopre anche la carica di primo vicepresidente del Chapter Europeo di UFI-The Global Association of the Exhibition Industry. Da gennaio scorso è anche ceo di Verona Parma Exhibitions, l'aggregazione delle fiere delle due città, diventata il primo polo fieristico nel settore food e agricolo

乔瓦尼·曼托瓦尼 (Giovanni Mantovani) 59岁, 自2001年起担任维罗纳会展中心总经理, 兼任全球展览业协会 (UFI) 欧洲分会第一副主席。今年一月出任意大利食品和农业产品行业第一个展会联盟——维罗纳—帕尔马展会联盟的首席执行官。

posizionamento dei vini italiani in questo mercato dove siamo leader con una quota sull'import del 29% dovrebbe portare a un ulteriore aumento delle nostre importazioni di vino, a un livello medio annuo compreso tra il 4% e il 7% a valore», ha calcolato Mantovani. Oltre al vino nella programmazione di eventi di Veronafiere un capitolo importante è dedicato al marmo in Cina. «Stiamo organizzando un'edizione di Marmomac per una nuova cultura sull'uso della pietra naturale nell'arredamento, con eventi da presentare alla Shanghai design week, uno dei più importanti appuntamenti mondiali del design, con 1.600 espositori e oltre 60 mila visitatori», ha rivelato Mantovani. Un altro settore strategico è la tecnologia per l'agricoltura, quella utilizzata nella raccolta e lavorazione ortofrutticola, viti-vinicola e olivicola. Prima uscita prevista è a fine anno, a Shanghai. Con più di 1,2 milioni di visitatori, oltre 13.800 espositori, 764 mila metri quadri di aree e stand venduti, 68 manifestazioni organizzate (16 delle quali all'estero, in 11 nazioni) e un fatturato da 86 milioni di euro, Veronafiere ha chiuso il 2017 confermandosi tra le più importanti piattaforme di promozione internazionale per il business di aziende e operatori.

Via, fa scuola l'Academy del vino

«La nuova Via della Seta è prima di tutto progetto culturale, mette in gioco relazioni culturali. Per cinesi non è abitudine quotidiana bere vino a tavola. Per questo occorre un approccio nuovo». Su questa considerazione Vinitaly ha creato Vinitaly International Academy (Via), con la direzione scientifica di Attilio Scienza, uno dei maggiori esperti mondiali di viticoltura, con l'obiettivo di formare ambasciatori ed esperti del vino italiano nel mondo. «Gli italian wine expert e gli italian wine ambassador, dopo aver frequentato i corsi e ottenuto la certificazione, sono in grado di promuovere al meglio in tutti e cinque i continenti la biodiversità dei vitigni italiani, spiegando e facendo conoscere anche storia e cultura legate ai territori di produzione», ha spiegato Mantovani. Dopo quattro edizioni a Verona e altre cinque all'estero (New York, San Francisco, Pechino, Shanghai e Chengdu) Via ha creato un network internazionale di 11 expert e 151 ambassador di 28 differenti paesi. In Cina sono state formate una quarantina di persone. «Abbiamo in programma academy a Hong Kong, Mosca, San Pietroburgo e Verona, poi lanceremo tre corsi per altrettanti livelli di certificazione basici e intermedi per coinvolgere anche chi da poco si è avvicinato al vino italiano».

意大利联合葡萄酒展在全球推广国际葡萄酒学院

“‘一带一路’中的文化关系非常重要。在餐桌上喝红酒不是中国人的日常习惯, 因此需要新的推广方法。”考虑到这一点, 意大利联合葡萄酒展成立了国际葡萄酒学院 (Vinitaly International Academy, 简称Via), 由世界领先的葡萄种植专家阿蒂利奥·希恩扎 (Attilio Scienza) 担任技术指导, 旨在全球培养意大利葡萄酒专家和文化使者。

“在参加课程并获得资格证书之后, 意大利葡萄酒专家和文化使者能够在全世界更好地传播意大利葡萄酒的多样性, 并让人们了解到与产地有关的历史和文化,” 曼托瓦尼说。在维罗纳开办了4届并在海外开办了5届课程之后 (纽约、旧金山、北京、上海和成都), VIA建立了一个国际网络, 培养了来自28个国家的11位专家和151位葡萄酒文化使者。在中国约有四十人接受过培训。“我们计划在香港、莫斯科, 圣彼得堡和维罗纳开办课程, 然后推出基础和中级认证课程, 让那些刚开始接触意大利葡萄酒的人参与进来。”



The Italian Food Challenge Takes Off at the Fair

Veronafiere's strategy focuses on olive oil to give new life to Italian companies on the Silk Road. Last June, the association's president Maurizio Danese signed a promotion plan with Vinitaly and Sol, the International Exhibition of Extra Virgin Olive Oil, with the Hong Kong Trade Development Council, which is the owner of the International Wine & Spirits Fair, the most important event dedicated to wine and spirits in Southeast Asia. As an absolute novelty, oil will join wine for the first time as a symbol of the Made in Italy agro-food industry. The commitments made by Veronafiere include the participation of an Italian collective at the upcoming Wine & Spirits Fair in Hong Kong to be held from 8 to 10 November, where 20,000 operators are expected from about seventy Chinese areas.

The promotion of Italian oil will complement the efforts of Veronafiere, inventor and worldwide promoter of the Vinitaly brand, in relation to wine, especially in China. "In collaboration with ICE, in June we organised the first Vinitaly China Road Show 2018, a B2B mission for 46 companies including Italian wineries and distributors, offering tastings of over 300 labels in three cities in the southeast: Shenzhen, where we welcomed 500 operators, Changsha and Wuhan", Giovanni Mantovani, General Director of Veronafiere, explained to MF. The road show addressed a group of potential consumers from over 40 million inhabitants in cities that are strategic hubs for spreading Italian culture, history and life-style. The future of the Asian wine demand

is concentrated in these cities thanks to the increasing weight of the Chinese upper class with a high spending capacity: "Italian wine exports to China have increased by 50% over the last ten years, but we are still far from the results of our competitors", Mantovani admitted. Wine exports to China totalled 2.4 billion euros in 2017, but the greater presence of French and New World wines facilitated by free trade agreements, together with the scarce Italian presence in the online channel, induce a growth forecast of between 7% and 8.5%, lower than the recent past. But Vinitaly is trying to overturn this trend with agreements with primary players including Alibaba, 1919, Cofco and Paccio Group. The list has recently seen a new addition thanks to the agreement with the Chengdu Fair (Sichuan), precisely on the Silk Road, for a new cooperation between Veronafiere-Fieragricola and the Sichuan International Exhibition, the promoter of the Sichuan Agricultural Expo. "Chengdu is an important area, historically the home of wine and spirits in China. The event held in March counts on the presence, in the new area earmarked for Vinitaly, of over 100



companies featured in a series of events created in collaboration with ICE", added Mantovani.

Veronafiere has been present in Moscow for years with Vinitaly, and is working to promote Italian products in Kazakhstan, Pakistan, Singapore and India as well. "Red Wine consumption in Russia over the next five years should increase at a rate between 2.5% and 6%. Italian wines' optimal placement in this market, where we are leaders with a 29% share of imports, should lead to a further increase in our wine imports, at an average annual level of between 4% and 7% for value", Mantovani calculated. In addition to Veronafiere's event planning focusing on wine, an important chapter is also dedicated to marble in China. "We are organising an edition of Marmomac for a new culture on the use of natural stone in furnishing, with events to be presented at Shanghai Design Week, one of the most important world design events, with 1,600 exhibitors and over 60,000 visitors", Mantovani revealed. Another strategic sector is technology for agriculture, more specifically that used for harvesting and processing fruit and vegetables, winemaking and olive growing. The first planned event is at the end of the year in Shanghai.

With more than 1.2 million visitors, over 13,800 exhibitors, 764,000 square metres of areas and stands sold, 68 organised events (16 of which are held abroad in 11 countries) and a turnover of 86 million euros, in 2017 Veronafiere confirmed itself as one of the most important international promotional platforms for companies and operators.

Nel calendario delle 72 manifestazioni organizzate da Veronafiere, particolarmente seguite dagli appassionati sono Motorbike expo, Fieracavalli, Verona legend cars e ArtVerona

维罗纳会展中心组织举办的72个展会中, 爱好者们特别关注的是摩托车展览会, 马及马术展, 维罗纳传奇汽车展和艺术展。



News and Insights, before they reach the markets



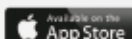
To merely report what is going on in financial markets is not enough. Today, what is even more necessary is to have the experience and the ability to see ahead and to take the right decision. **MF/Milano Finanza** is the leading economic and financial Italian newspaper, and reports on financial markets' performances, trends, highlights with a real-time link to Piazza Affari and the most important global stock markets. Authoritativeness and independence make **Milano Finanza** the landmark for the financial community, with dedicated sections such as: *Trading online*, *Analisi Tecnica*, *Covered Warrant*, *MF Immobiliare*, *Private Equity*; every Sunday, in addition, **Milano Finanza** features important insights on money management. **MF/Milano Finanza** is a must-have to deal with upcoming issues in the financial markets, and their continuous changes and headwinds.

MF/Milano Finanza, how to invest without mistakes

SUBSCRIBE NOW
www.milanofinanza.it/abbonamenti

www.milanofinanza.it

Download app



Follow us on





Direttore ed editore:

Paolo Panerai (+39 02 58219209)

Direttore ed editore associato:

Gabriele Capolino (+39 02 58219227)

Consigliere delegato per i contenuti editoriali:

Edoardo De Biasi (+39 02 58219236)

Condirettore:

Andrea Cabrini (coordinamento media digitali)

Vicedirettori:

Francesco Allegra (+39 02 58219875)

Antonio Satta (Capo della sede di Roma, +39 06 69760847)



A cura di:

Ettore Mazzotti (+39 02 58219885)

Hanno collaborato:

Pier Paolo Albricci, Francesco Bisozzi, Nicola Brillo, Franco Canevesio, Francesco Colamartino,
Nicola Capuzzo, Alessandra Franci, Martina Mazzotti, Andrea Pira, Dan Dan Zhou

Art director:

Enrico Redaelli

Grafica e impaginazione:

Erre Creativity - Alessandro Villa

Segreteria:

Rosalba Pagano e Federica Troia

Concessionaria pubblicità:

Class Pubblicità Spa

Direzione generale: Milano - via Burigozzo 8 - Tel. +39 02 58219522

Sede legale e amministrazione: Milano - via Burigozzo 5 - Tel. +39 02 58219.1

Sede di Roma - via C. Colombo 456 - Tel. +39 06 69760855

Presidente:

Angelo Sajeve

Vice presidenti:

Mariangela Bonatto, Andrea Salvati, Gianalberto Zapponini

Vice direttore generale stampa e web, business:

Stefano Maggini

Vice direttore generale TV indoor & Moving TV, Consumer:

Giovanni Russo

Per informazioni commerciali: mprestileo@class.it

MILANO FINANZA EDITORI SPA
DIREZIONE, REDAZIONE, AMMINISTRAZIONE
Via Marco Burigozzo 5 - 20122 Milano
Telefono +39 02 58219.1 (30 linee) - Telefax +39 02 58219920

ABBONAMENTI
Via Marco Burigozzo 5 - 20122 Milano
Numero verde 800 822195 - Fax 800 822196

Distribuzione: Erinne srl - via Marco Burigozzo 5 - 20122 Milano
Telefono +39 02 582191

SPEDIZIONE: Sped. Abb. Post. 45%, art. 2, comma 20/b,
legge 662/96 - Filiale di Milano

ARRETRATI: comporre il numero 800 822195. Risponderà un'incaricata dell'ufficio abbonamenti.

Ai non abbonati è richiesto l'invio anticipato del doppio prezzo di copertina a Class Editori, preferibilmente mediante francobolli, o a mezzo assegno. La richiesta sarà evasa entro 30 giorni.

RESPONSABILE DATI PERSONALI:
Class Editori Spa - via Marco Burigozzo 5 - 20122 Milano

STAMPA: Arti Grafiche Bi.Ci.Di. srl, Via S.Felice 37 d, 16138 Genova. D
Registrazione Tribunale di Milano n. 266 del 14-4-89
Direttore responsabile: **Paolo Panerai**



