



UNIVERSITA' DEGLI STUDI DI PADOVA
DIPARTIMENTO DI SCIENZE ECONOMICHE ED AZIENDALI
"M.FANNO"

CORSO DI LAUREA IN ECONOMIA

PROVA FINALE

"Belt and Road Initiative": una nuova opportunità per l'export italiano"

RELATORE:

CH.MO PROF. Bruno Maria Parigi

LAUREANDO/A: Alessandro Pedrolli

MATRICOLA N. 1113105

ANNO ACCADEMICO 2017 – 2018

Introduzione

L'obiettivo di questo lavoro è stato quello di analizzare il progetto Belt & Road Initiative voluto dal Governo cinese, il quale rappresenta una svolta per la Cina nel panorama economico internazionale. In particolare, il focus è stato rivolto al ruolo dell'Italia all'interno di questo progetto e alle opportunità riservate alle imprese italiane.

Il primo passo è stato quello di analizzare la situazione del commercio italiano e nello specifico la qualità delle infrastrutture logistiche, confrontandole anche con altri paesi europei.

Viene quindi presentato il progetto della Belt & Road Initiative descrivendone gli obiettivi, le aree geografiche coinvolte, gli investimenti stanziati e le prospettive future. L'attenzione è rivolta in particolare alla partecipazione italiana a questi investimenti, spiegando il concetto di IDE.

Infine, viene descritto il modello OCSE su cui si basano i trattati che regolano la doppia tassazione e nello specifico il trattato in vigore tra Italia e Cina.

Logistic Performance Index

Il Logistic Performance Index [1] è un elemento di benchmark fornito dalla Banca Mondiale che permette ai Paesi di identificare le sfide e le opportunità che sta affrontando il proprio sistema logistico. I dati vengono raccolti ogni due anni grazie ad un questionario e comprendono misure quantitative ("domestic LPI") fornite direttamente dagli operatori del commercio locali, e misure qualitative ("international LPI") provenienti da professionisti della logistica esteri che operano in quei paesi. Gli elementi quantitativi che vengono presi in esame sono: infrastrutture, servizi, rallentamenti burocratici alle frontiere, affidabilità della supply chain; mentre quelli qualitativi sono: gestione delle tariffe doganali, qualità e competenza delle infrastrutture dei trasporti, facilità nell'organizzare spedizioni a prezzi competitivi, competenza e qualità dei servizi logistici, facilità nel tracciare le spedizioni, il rispetto delle tempistiche per le consegne.

Metodologia statistica LPI [2]

L'indice viene costruito a partire dalle sei variabili qualitative utilizzando l'analisi delle componenti principali per ridurre il numero delle variabili.

Nel caso in cui gli intervistati non forniscano una valutazione per tutte e sei le variabili, gli elementi mancanti vengono sostituiti per interpolazione. Vengono sostituiti con il valore medio di quella

variabile per quel paese, aggiustandoli quindi con la deviazione media dei valori dell'intervistato rispetto ai valori medi per quel paese.

Proprio a causa della struttura a questionario è stato scelto un intervallo di confidenza al 80% in modo da tenere in considerazione gli errori di campionatura. Questo intervallo permette di determinare anche un limite inferiore e superiore per ogni valore fornito dall'indice. Per stabilire ad esempio se un incremento di un parametro dell'indice tra due periodi consecutivi sia statisticamente significativo, il limite inferiore attuale deve essere maggiore del limite superiore del periodo precedente.

Per calcolare i limiti superiori e inferiori dell'intervallo di confidenza è stata utilizzata la seguente formula:

$$LPI \pm \frac{t_{(0.1, N-1)} S}{\sqrt{N}}$$

Dove LPI misura il punteggio dell'indice, N è il numero di intervistati del paese, S è l'errore standard stimato per il valore dell'indice del paese, e t rappresenta la distribuzione t-Student.

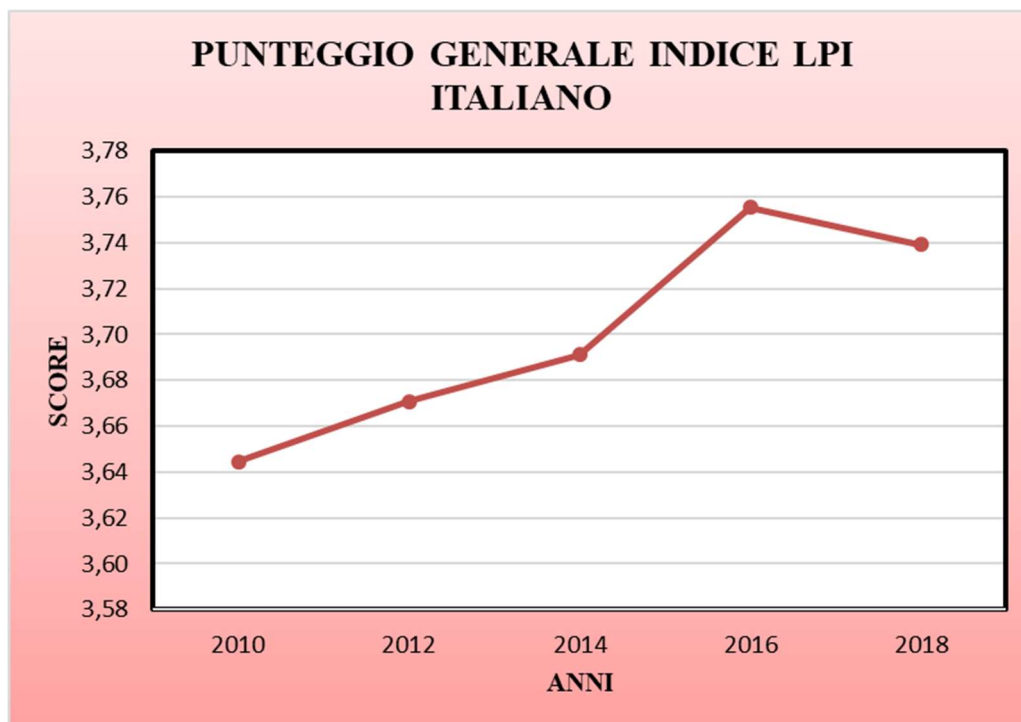
I limiti di questo modello riguardano i paesi che non dispongono di uno sbocco sul mare, oppure piccole isole stato, quindi paesi con delle barriere naturali al commercio marittimo. Il basso punteggio che ottengono secondo l'indice LPI potrebbe non riflettere l'effettivo livello delle infrastrutture commerciali, oppure l'ammontare degli investimenti fatti. Questi paesi infatti incorporano un livello di inefficienza che non è possibile eliminare con alcuna riforma o piano di investimenti.

Nonostante ciò questo indice rappresenta la principale fonte di informazioni per le aziende italiane interessate a conoscere in quale nazione possono trovare il miglior "ecosistema" commerciale per quelle che sono le loro esigenze.

Il caso italiano

Per quanto riguarda l'Italia, quest'anno ha raggiunto un LPI pari a 3.74, classificandosi al diciannovesimo posto rispetto ad una graduatoria composta da 160 paesi [3]. Nelle prime tre posizioni troviamo rispettivamente Germania (stabilmente alla prima posizione dal 2014 con un punteggio nel 2018 di 4.20), Svezia e Belgio.

Di seguito è riportato un grafico che mostra l'andamento dell'indice italiano dal 2010 al 2018. Si può notare la presenza di un trend positivo benché con una flessione negativa nell'ultimo biennio.



Oltre al punteggio generale dell'indice è possibile seguire l'andamento nel corso del tempo di tutte le voci sopra descritte che compongono sia i dati quantitativi (domestic) che quelli qualitativi (international). Nello specifico, l'unica variabile che dimostra un trend negativo nel periodo preso in esame (2010 -2018) risulta essere la "qualità e competenza delle infrastrutture dei trasporti" presente nei dati qualitativi.



Di seguito viene analizzata la variabile “qualità e competenza delle infrastrutture dei trasporti” (con un focus particolare per quelli marittimi) in modo da capire che cosa significa per le aziende italiane riscontrare un livello di export con un trend negativo di questo tipo in termini di costo opportunità.

Infrastrutture logistiche commercio marittimo in Italia

Per un'economia come quella italiana, dove l'export pesa sul prodotto interno lordo per oltre il 30%, risulta indispensabile investire in infrastrutture logistiche per poter competere con le altre potenze mondiali [4]. Questo è quanto è contenuto nell'ultimo report annuale prodotto dalla SIMEST, società per azioni interamente controllata dalla Cassa Depositi e Prestiti, che si occupa di gestire gli strumenti destinati al sostegno finanziario alle esportazioni e ad altre forme di internazionalizzazione del sistema produttivo italiano.

Nello specifico il peggioramento misurato dal LPI rappresenta un costo se ragioniamo in termini di “export perduto”. In particolare, se l'Italia colmasse il suo gap logistico, potrebbe recuperare tra i 65 e i 70 miliardi di euro di export. Risulta inoltre rilevante la configurazione degli investimenti in infrastrutture logistiche, in particolare confrontandola con altri paesi. L'Italia ha investito 147 miliardi di euro tra il 2013 e il 2017, dove per il 65% sono stati destinati al trasporto terrestre, mentre risultano marginali il trasporto aereo e via mare (2% ciascuno). La Germania, che risulta prima in classifica nel ranking del LPI, ha effettuato investimenti nello stesso periodo per 248 miliardi di euro, riservando al trasporto su gomma solo il 22% dell'ammontare, mentre a quello aereo e marittimo il 6% e il 19% rispettivamente.

Livello commercio marittimo in Italia

Le navi rappresentano infatti il mezzo di trasporto principale per il commercio internazionale: fino al 90% delle merci viaggiano per mare ogni anno. Nello specifico in Italia l'interscambio commerciale che ha coinvolto le rotte marittime è stato pari a 240 miliardi di euro nel 2017, oltre un quarto dell'intero interscambio commerciale. Nonostante ciò, a causa degli scarsi investimenti in infrastrutture logistiche, l'Italia ha perso l'accesso alle principali reti commerciali marittime. Questo è quanto emerge dai dati forniti dall'indice LSCI [5] (Liner Shipping Connectivity Index) fornito dall'Unctad (United Nations Conference on Trade and Development). Questo indice prende in esame cinque grandezze oggettive: il numero di navi container, la capacità trasportata dalle navi, la dimensione massima delle navi, il numero di servizi offerti e il numero di compagnie operative. Ad

ogni paese è assegnato un numero decimale che utilizza come riferimento il valore più elevato del 2004, ovvero quello della Cina (100). Ad oggi l'indice comprende un intervallo che va dalle isole Cayman (1,24) e quello della Cina (158,76), che ha subito in forte incremento negli ultimi anni. L'Italia si trova al 19° posto con 96 punti.

Cina, partner commerciale

La Cina è il primo paese importatore al mondo per quanto riguarda il commercio marittimo, infatti un container su due transita per i suoi porti all'avanguardia, primo tra tutti Shanghai, seguito da Shenzhen e Hong Kong. Per di più, la rotta commerciale che congiunge l'Asia orientale con l'Europa è seconda solo a quella che attraversa l'Oceano Pacifico per tonnellate di merci trasportate, considerando che negli ultimi cinque anni ha incrementato il volume di merci di oltre il 20% proprio per l'intensificarsi della presenza cinese in Africa sub-sahariana. Infine, la principale via di interazione commerciale della Cina con l'area mediterranea è proprio quella via mare. Questi sono tutti elementi che fanno dell'Italia un partner ideale per la Cina, sia per la posizione strategica, sia per la presenza di porti all'avanguardia e di un'efficiente rete ferroviaria ad alta velocità [4].

Per quanto riguarda l'export italiano verso la Cina, è stato registrato nel 2017 un incremento del 22.2% rispetto al 2016. I principali settori di interesse per la Cina sono stati quello chimico (153.7 miliardi di euro), quello dei mezzi di trasporto (106.9 miliardi di euro), con un interessante incremento per il settore tessile "made in Italy" (+9.7%).

Questo trend positivo è dovuto al nuovo progetto di apertura e sviluppo del governo cinese, il quale intende avviare un processo di trasformazione per la Cina. È stato deciso di abbandonare il concetto di "fabbrica del mondo", per lasciare il posto ad un modello di rilancio dei consumi interni e dei servizi, migliorando la propria struttura produttiva verso attività a maggior valore aggiunto.

Belt & Road Initiative [6], [7]

All'interno di questo progetto rientra anche la Belt & Road Initiative, dove l'Italia potrebbe svolgere un ruolo da protagonista.

Nel Settembre 2013 infatti, il Governo di Pechino ha presentato il progetto BRI in occasione della visita in Kazakistan, ed oggi costituisce uno degli assi portanti della diplomazia economica cinese. Si tratta di un programma di investimenti infrastrutturali che punta ad accrescere la connettività e la collaborazione tra la Cina e altri 70 Paesi situati nel Sud-Est asiatico, in Asia centrale, in Medio

Oriente, nell’Africa Orientale e in Europa. Queste nazioni rappresentano complessivamente un terzo del PIL mondiale, il 70% della popolazione totale e oltre il 75% delle riserve energetiche globali.

Secondo quanto dichiarato dalle Autorità cinesi, l’obiettivo principale della BRI è quello di creare uno spazio economico eurasiatico integrato, allargando i legami già esistenti con l’Unione Europea. Verranno realizzati sei corridoi di trasporto, via terra e via mare, che consentiranno alla Cina di diversificare le proprie rotte commerciali con la prospettiva di indirizzare il surplus produttivo verso mercati ancora inesplorati, di accedere a nuove fonti di approvvigionamento energetico, specialmente quelle rinnovabili, e di espandere la propria influenza politica ed economica. Nell’ambito della BRI gli investimenti cinesi nei territori interessati dal progetto hanno già superato quota 50 miliardi e hanno contribuito a creare 56 zone di sviluppo economico in 20 Stati, di cui 14 nel Sud-Est Asiatico. Complessivamente, nel 2016 le aziende cinesi si sono aggiudicate 126 miliardi di contratti in 61 Paesi (+36% su base annua).

Rotte commerciali BRI

Nello specifico il piano d’azione per la BRI elaborato dal Governo di Pechino prevede due direttrici principali, sulla falsariga dell’antica Via della Seta. Quella terrestre, chiamata Silk Road Economic Belt, collegherà i centri produttivi della Cina meridionale ai mercati di consumo europei tramite una ferrovia che attraversa l’Asia Centrale ma permetterà di collegare anche la Russia alla Turchia, passando per Pakistan e Iran, e infine l’India al Sud-Est Asiatico (Thailandia e Myanmar). Lo sviluppo di questa prima rotta, nel dettaglio, si tradurrà nel potenziamento di sei corridoi economici: il nuovo ponte terrestre eurasiatico, una ferrovia internazionale che collegherà la provincia cinese dello Jangsu (Shanghai) a Rotterdam e in particolare permetterà di ridurre i tempi medi di spedizione delle merci da cinque a tre settimane; il corridoio che collega la Cina alla Mongolia e infine alla Russia da realizzarsi attraverso l’integrazione di ferrovie e autostrade. indispensabile e l’introduzione di facilitazioni doganali e di trasporto tra i tre Paesi. Inoltre, sarà costituito un collegamento dalla provincia cinese dello Xinjiang fino alle coste del Mediterraneo, passando per la penisola Arabica.



La direttrice marittima, la cosiddetta Maritime Silk Road, risulta essere quella più “interessante” per l’export italiano e permetterà alle merci cinesi di raggiungere il Mediterraneo attraverso Suez, estendendosi poi fino alle coste dell’Africa Orientale (Gibuti, Kenya e Tanzania) e al Maghreb.

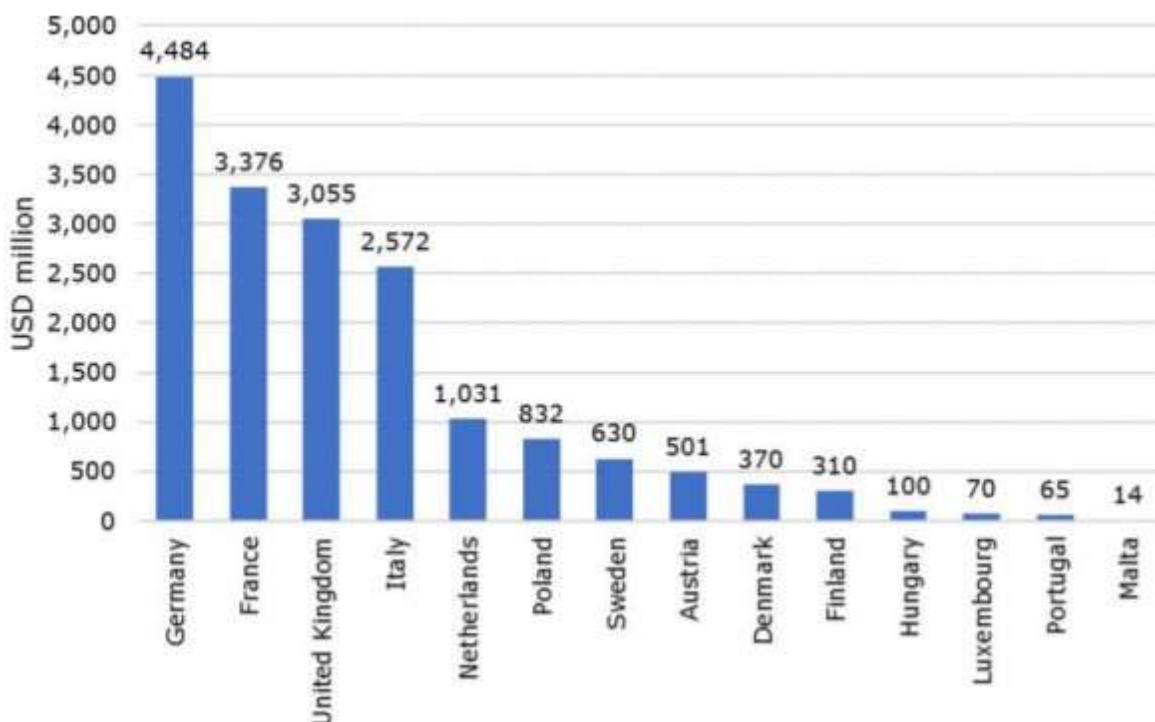
In aggiunta alle due vie, terrestre e marittima, il Governo cinese ha annunciato a Gennaio 2018 l’intenzione a realizzare una Via della Seta Polare, che si dovrebbe sviluppare all’interno del Circolo Polare Artico: un passaggio a nord-est (Russia), uno centrale e uno a nord-ovest (Canada).



Analizzando i piani di espansione previsti dalla BRI emerge un sensibile aumento delle rotte ferroviarie che collegheranno l'Asia con l'Europa. Secondo alcune stime, le ferrovie della Nuova Via della Seta saranno in grado di movimentare 500.000 container all'anno creando nuove opportunità commerciali.

Finanziamenti BRI [7]

Una delle questioni più rilevanti per la realizzazione di questo progetto è sicuramente quella finanziaria, considerando che, secondo alcune stime, sarebbero necessari investimenti per un ammontare di almeno 1700 miliardi di dollari. Il Governo cinese ha creato un fondo da 40 miliardi di dollari, chiamato "Silk Road Found", per sostenere lo sviluppo infrastrutturale e l'industria manifatturiera dei Paesi coinvolti nell'iniziativa. Inoltre, nel 2016 è stata istituita dai Paesi membri del progetto la banca operativa "Asian Infrastructure Investment Bank" (AIIB) che ha raccolto fondi per 100 miliardi di dollari e di cui l'Italia è il quarto azionista avendo corrisposto il 2.58%. Per quanto riguarda le aspettative future, secondo Oxford Economics, nel periodo 2018-2022 la Cina attuerà un programma di investimenti pari a 130 miliardi di dollari l'anno per sostenere i progetti della BRI, in particolare quelli riguardanti i settori dell'energia e dei trasporti.



Ma quali sono le effettive opportunità che questo progetto è in grado di offrire? Per la Cina si tratta di una sorta di “piano Marshall”, con l’intento di dirigere sia i propri traffici commerciali sia gli investimenti diretti esteri.

Investimenti diretti esteri

Per le aziende italiane la BRI è l’occasione per attuare un processo di modernizzazione delle infrastrutture logistiche, incrementare l’export ma soprattutto investire sul territorio cinese e concretizzare collaborazioni internazionali per consolidare la propria presenza in Cina.

Vengono definiti Investimenti Diretti Esteri (IDE) gli investimenti effettuati da un soggetto rivolti a stabilire una relazione di lungo termine e ad acquisire interessi durevoli e di controllo in un’impresa residente in un Paese diverso da quello di residenza. Il soggetto residente è detto investitore diretto e l’impresa è detta impresa d’investimento diretto. In generale l’investitore diretto deve possedere almeno il 10% delle azioni ordinarie della società oggetto dell’investimento. Approfondendo questa tipologia di investimenti possono essere fatte due distinzioni principali: tra IDE “brownfield” e “greenfield”; oppure tra IDE “orizzontali” e “verticali”.

Con il termine IDE greenfield si intende la creazione di attività produttive ex novo. Nel complesso rappresentano una quota marginale, che oscilla tra il 10% e il 15% del flusso mondiale degli IDE.

Gli Investimenti brownfield invece, consistono in processi di fusione aziendale o nell’acquisizione di strutture già esistenti e rappresentano la parte più consistente degli IDE.

Per quanto riguarda la seconda distinzione citata in precedenza, parliamo di IDE orizzontali nel caso in cui gli investitori abbiano come obiettivo principale la penetrazione nei mercati (“market-seeking”). Sono preferibili nel caso in cui si abbia intenzione di dislocare la funzione di produzione all’estero piuttosto che esportare. I motivi possono essere i costi commerciali molto elevati o la presenza di barriere alle importazioni, espressione di scelte protezionistiche da parte del Paese estero.

Infine, gli IDE verticali hanno come obiettivo principale la limitazione dei costi di produzione (“cost-saving”). Invece che svolgere una produzione integrata nel paese d’origine, viene attuata una frammentazione del processo produttivo, localizzando ogni parte del processo di produzione nel Paese (o nella regione) in cui è possibile ottenere appunto un vantaggio di costo.

Opportunità per le aziende italiane

Per quanto riguarda gli investimenti diretti esteri italiani in Cina, a Gennaio 2018 risultavano presenti 1698 aziende italiane partecipate con imprese locali le quali davano lavoro a 150000 addetti e che fatturavano complessivamente 21.9 miliardi di euro [4]. Un trend questo in continua crescita, il quale è più che raddoppiato negli ultimi quindici anni. In particolare, ha subito un incremento significativo da quando il Governo cinese ha deciso nel 2015 di incentivare gli altri Paesi ad effettuare investimenti, in complementarietà con il progetto della via della seta.

È stato definito un piano di apertura alle imprese straniere in settori specifici, quali la costruzione di nuovi veicoli a energia elettrica, design di navi, riparazioni di aeroplani, trasporto marittimo, trasporto passeggeri via treno, stazioni di benzina, call center, settore bancario e assicurazioni. Inoltre, per la prima volta è stata menzionata la protezione della proprietà intellettuale come un elemento di fondamentale importanza per attrarre e tutelare gli investitori internazionali [8].

OECD model convention e struttura trattato [9]

Oltre alle politiche di apertura nei confronti dei mercati esteri, proprie del Paese in cui si intende investire, è opportuno tenere in considerazione un altro elemento fondamentale, ovvero quello della tassazione e in particolare gli accordi vigenti tra il proprio Paese e quello di “destinazione”. Nello specifico bisogna fare riferimento ai trattati internazionali che regolano il fenomeno della doppia tassazione legata al reddito e ai capitali prodotti in un Paese differente da quello di residenza. Il modello più diffuso di questa tipologia di trattati è quello offerto dalla “OECD Model Tax Convention on Income and on Capital”, in italiano Organizzazione per la Cooperazione e lo Sviluppo Economico (OCSE). Si tratta di un’organizzazione internazionale con sede a Parigi che comprende 36 Paesi membri, che è entrata ufficialmente in vigore il 30 Settembre 1961. Si occupa di risolvere problematiche comuni ai paesi membri, ossia identificare pratiche commerciali e coordinare le politiche locali e internazionali dei paesi membri.

Il modello OCSE per i trattati che regolano il fenomeno della doppia tassazione, benché abbia subito molte modifiche nel corso degli anni, è strutturato in sette capitoli.

Il primo capitolo, in cui troviamo gli articoli primo e secondo, tratta “la portata della convenzione”, ovvero gli elementi necessari per l’applicazione del trattato. Vengono inoltre elencate le tasse che sono coperte dall’applicazione del trattato.

Il secondo capitolo “definizioni” elenca tutte le definizioni essenziali per la corretta comprensione del trattato. Troviamo qui gli articoli dal terzo al quinto. Tra le definizioni più importanti troviamo quella di “persona”, che è da intendersi sia persona fisica che persona giuridica, quindi anche una società. Vi è poi la definizione di residenza. Si intende residente di uno degli Stati contraenti la persona che secondo la legge dello Stato è soggetto a imposte in ragione del suo domicilio, residenza o luogo in cui svolge la sua attività principale. In caso di persone con doppia residenza viene utilizzato il criterio del “Tie-breaker” che procede secondo uno schema progressivo per determinare la corretta residenza.

Il terzo capitolo “tassazione sul reddito”, il quale comprende gli articoli dal sesto al ventunesimo, è il più importante in quanto racchiude le regole distributive che riguardano la tassazione appunto del reddito. Questa infatti, a seconda della fattispecie, può essere esclusiva di un Paese oppure condivisa da entrambi.

Il quarto capitolo riguarda la “tassazione del capitale” e comprende solo l’articolo ventiduesimo.

Il quinto capitolo contiene “metodi per l’eliminazione della doppia tassazione” ed è presente il solo articolo ventitreesimo. In particolare, il Paese contraente può scegliere tra il metodo dell’esenzione di imposta e il metodo del credito di imposta.

Il sesto capitolo racchiude gli articoli dal ventiquattresimo al ventinovesimo e tratta le “disposizioni speciali”.

Seguono poi altri due articoli raccolti nel settimo e ultimo capitolo “disposizioni finali” che regolano l’entrata in vigore e i limiti del trattato.

Trattato tra Italia e Cina [10]

“Accordo tra il Governo della Repubblica Italiana e il Governo della Repubblica Popolare Cinese per evitare le doppie imposizioni e per prevenire le evasioni fiscali in materia di imposte sul reddito”.

Questo è il trattato in vigore tra Italia e Cina stipulato a Pechino il 31 Ottobre 1986. Gli articoli che possono essere di maggior interesse per le imprese italiane rispetto a quanto trattato fino a questo punto sono il settimo (“Utili delle imprese”), l’ottavo (“navigazione marittima e aerea”), il nono (“Imprese associate”) e il quindicesimo (“Lavoro subordinato”).

Per quanto riguarda gli utili delle imprese questi sono tassati nel paese dove l’azienda ha la propria sede legale a meno che non svolga un’attività nell’altro Stato contraente per mezzo di una stabile

organizzazione. In quel caso sarebbe tassata anche nell'altro Stato ma limitatamente agli utili raccolti con suddetta attività. Con il termine stabile organizzazione si intende una sede fissa di affari attraverso la quale l'impresa esercita in tutto o in parte la sua attività.

Passando agli utili derivanti dall'esercizio, in traffico internazionale, di navi o di aeromobili, questi sono imponibili soltanto nello Stato contraente in cui è situata la sede della direzione dell'impresa che svolge questa attività.

Trattando l'associazione di imprese, nel caso in cui un'impresa di uno Stato contraente partecipi direttamente o indirettamente alla direzione, al controllo o al capitale di un'impresa dell'altro Stato contraente, l'utile generato da quest'altra impresa può essere incluso in quello della prima e tassato di conseguenza.

Il reddito derivante dal lavoro subordinato da parte di un residente di uno Stato contraente può essere tassato solo in quello Stato a meno che il residente non svolga la sua attività lavorativa nell'altro Stato contraente per periodi superiori ai 183 giorni per anno solare. In questo caso la remunerazione rientrerebbe nell'imponibile dell'altro Stato contraente in cui viene svolta l'attività lavorativa.

Infine, per quanto riguarda la modalità di eliminazione della doppia tassazione adottata da questo trattato, all'articolo ventitreesimo viene indicato che è stata scelta la deduzione. In particolare, se un cittadino residente in Italia possiede degli elementi di reddito che risultano essere imponibili in Cina, salvo diversa disposizione, il cittadino italiano deve dedurre dalle imposte pagate in Italia l'ammontare dell'imposta sui redditi pagata in Cina.

Conclusione

Questo trattato assieme al fondo messo a disposizione dalla Asian Infrastructure Investment Bank, sono alcuni strumenti che le imprese italiane possono utilizzare per effettuare investimenti più consapevoli e per incrementare la loro presenza all'interno del Belt & Road Initiative. Questo progetto ha la potenzialità di trasformare l'ambiente economico in cui operano le aziende dei paesi partecipanti. Inoltre, la cooperazione regionale sulla nuova e migliorata infrastruttura dei trasporti e sulle riforme politiche potrebbe ridurre in modo sostanziale i costi commerciali e migliorare la connettività, portando a un aumento degli scambi e degli investimenti tra i vari Paesi e al miglioramento della crescita nelle varie regioni.

Tuttavia, alcune delle infrastrutture e delle riforme politiche previste dalle BRI non saranno di facile attuazione e potranno creare dei rischi che vanno dalla sostenibilità fiscale, alle implicazioni negative

per l'ambiente e la società dovute alle grandi opere architettoniche che dovranno essere implementate (una fra tutte le linee ferroviarie).

Sono inoltre attesi anche gli shock economici creati in seguito alla riduzione dei costi commerciali tra le varie nazioni, i quali richiederanno delle politiche ad hoc per riuscire ad allineare anche quei Paesi in ritardo rispetto alle economie avanzate, ovvero i paesi in via di sviluppo e quelli emergenti.

Infine, solo i Paesi nelle giuste condizioni macroeconomiche e con le corrette istituzioni nazionali di supporto potranno sfruttare appieno le opportunità per la crescita offerte da questo ambizioso progetto.

Fonti

[1] WORLD BANK, 2018. *LPI. The World Bank, working for a world free of poverty*. Disponibile su <<https://lpi.worldbank.org/about>>

[2] WORLD BANK, 2014. *The LPI methodology. Connecting to compete 2014*. Disponibile su <<https://wb-lpi-media.s3.amazonaws.com/LPI%20Methodology.pdf>>

[3] WORLD BANK, 2018. *Full LPI DataSet:2010, 2012, 2014, 2016, 2018*. The World Bank, working for a world free of poverty. File excel disponibile su <<https://lpi.worldbank.org/about>>

[4] SACE GRUPPO CDP, 2018. *Keep calm & made in Italy: rapporto export 2018*. Harvard Business Review.

[5] WORLD BANK, 2018. *Liner Shipping Connectivity Index*. The World Bank – Data. Disponibile su <<https://data.worldbank.org/indicator/IS.SHP.GCNW.XQ>>

[6] CAROLINE FREUND, MICHELE RUTA, 29 Marzo 2018. *Belt and Road Initiative*. The World Bank. Disponibile su <<https://www.worldbank.org/en/topic/regional-integration/brief/belt-and-road-initiative>>

[7] FARNESINA, 17 Aprile 2018. *La Belt and Road initiative avvicina Pechino all'Europa*. Diplomazia Economica Italiana. Disponibile su <https://www.esteri.it/mae/resource/pubblicazioni/2018/06/newsletter_n3_aprile_2018_new.pdf>

[8] FILIPPO FASULO, ALBERTO ROSSI, 16 Luglio 2018. *Cina, scenari e prospettive per le imprese*. Fondazione Italia Cina. Disponibile su <<https://www.fondazioneitaliacina.it/it/cesif/rapporto-annuale/>>

^[9] OECD, 2018. *Tax treaties: update to OECD Model Tax Convention released*. OECD, better policies for better lives. Disponibile su <<http://www.oecd.org/tax/treaties/tax-treaties-2017-update-to-oecd-model-tax-convention-released.htm>>

^[10] GOVERNO REPUBBLICA ITALIANA E GOVERNO REPUBBLICA POPOLARE CINESE, 1986. *Accordo tra il Governo della Repubblica Italiana e il Governo della Repubblica Popolare Cinese per evitare le doppie imposizioni e per prevenire le evasioni fiscali in materia di imposte sul reddito*. Disponibile su <http://www.fiscooggi.it/files/immagini_articoli/fnmold/cina-it.pdf>