

Tentation chinoise, rêve italien

les " nouvelles routes de la soie " 8|8

La Chine a massivement investi ces dernières années dans la région de Milan

Mortara est une commune moyenne des plaines de Lombardie, située au cœur de la province de Pavie, à une heure de train de Milan. Une de ces villes sans histoires, prospères et pour tout dire un peu ennuyeuses, qui sont le véritable moteur des succès du commerce extérieur italien.

D'ordinaire, ici, on ne cherche pas à faire parler de soi. Pourtant, depuis plusieurs mois, la gare est le théâtre d'une agitation frénétique. C'est que, à l'automne, la base logistique, déjà de taille importante (elle s'étend sur 700 000 mètres carrés), va changer de dimension : Mortara a été choisie par le mastodonte Changjiu Group comme terminus de trains venant du cœur de la Chine. Interrogé en marge de la signature de l'accord, le 5 juin, l'administrateur délégué du terminal de Mortara, Davide Muzio, ne cherchait pas à dissimuler son euphorie. " *Pour nous, c'est une manne tombée du ciel* ", exultait-il devant la presse nationale, venue assister à l'événement.

Dès l'automne, deux trains devraient partir chaque semaine de Chengdu (Sichuan, dans le sud-ouest de la Chine) et achever leur course en Lombardie, après 10 800 kilomètres franchis en dix-huit jours. Il y en aura trois à partir du début 2018 et, si tout va bien, la dizaine de liaisons hebdomadaires sera vite atteinte. Dans un pays qui veut croire à la sortie, tant espérée, de deux décennies de crises et de stagnation, l'arrivée de cet investisseur chinois offrant la perspective d'un marché immense – après tout, les trains ne repartiront pas à vide – fait tourner les têtes. Du luxe au vin en passant par la gastronomie, l'Italie ne dispose-t-elle pas de tout ce dont peuvent rêver les nouvelles élites chinoises ?

Multiplication des acquisitions

A Mortara et dans toute la région, les mauvais souvenirs, notamment celui du calamiteux rachat de l'équipe de football de Pavie par un investisseur venu de Shanghai, au printemps 2014, parti deux ans plus tard en laissant près d'un million d'euros d'impayés, sont à peine évoqués. Pourtant, l'homme d'affaires Qiangming David Wang, ancien vice-président du club, est bien présent au conseil d'administration du terminal de Mortara, et il semble avoir été la cheville ouvrière de toute l'opération. Mais que valent ces peccadilles quand on s'apprête à jongler avec les milliards ?

Les investissements chinois en Italie, ces dernières années, ont été considérables, et ils se sont principalement concentrés sur la région de Milan. Pour l'économiste italien Andrea Goldstein (institut Nomisma), auteur d'une étude très complète sur le sujet, *Capitalismo rosso* (Universita Bocconi editore, 2016, non traduit), cela tient au fait que " *l'Italie est assez grande pour que les investissements aient du retentissement et pas assez puissante pour avoir les moyens de poser des limites* ". A l'échelle européenne, " *le marché italien est plus grand et plus connecté que ceux du Portugal et de la Grèce, où la Chine a également fait de nombreuses opérations. Bref, c'est la porte d'entrée idéale pour pénétrer le cœur de l'UE* ".

La plus spectaculaire de ces opérations a sans doute été le rachat du fabricant de pneus Pirelli, ancien fleuron du miracle économique milanais, par ChemChina, un conglomérat dépendant du gouvernement chinois, en 2015. " *La transaction traduisait les ambitions de Pékin, mais elle était aussi révélatrice de l'état de l'économie italienne : imaginerait-on s'emparer aussi facilement de Michelin ?* ", poursuit Andrea Goldstein.

A côté de cette " méga-opération ", les entreprises chinoises ont également multiplié, ces dernières années, les acquisitions de taille plus modeste, comme Cifa (bétonneuses), dès 2008, ou Krizia (mode), en 2014, avec des fortunes diverses. Et puis il y a eu des prises de position relativement discrètes, mais nettement plus sensibles, comme l'entrée au capital d'entreprises d'infrastructures énergétiques (Snam et Terna) ou d'opérateurs d'autoroutes, de façon très similaire à ce qui avait été expérimenté par la Chine en Grèce et au Portugal.

Bien sûr, le rachat coup sur coup, par des groupes chinois, des deux géants du football milanais, l'Inter de la famille Moratti et le Milan AC, propriété jusqu'en 2016 de l'homme d'affaires et ancien président du conseil italien Silvio Berlusconi, a plus frappé les esprits, mais il n'est que la face " glamour " d'une entreprise plus vaste dirigée vers la métropole lombarde. Le maire, Giuseppe Sala, ne s'y trompe pas : depuis son élection, en 2016, il a multiplié les voyages en Chine, pour cultiver ses liens avec ces puissants investisseurs.

Comme un ultime symbole, c'est une entreprise de Shanghai qui a été choisie pour fournir à Milan un des rares équipements urbains qui faisait encore défaut, un service de vélos en libre service. Le dispositif révolutionnaire, sans bornes physiques et intégralement pensé pour les smartphones, doit commencer avec 12 000 bicyclettes, en octobre.

Ainsi donc l'Italie semble prête à mettre tout en œuvre pour ne pas être exclue des " nouvelles routes de la soie " qui s'ébauchent. Elle qui, pendant des siècles, a tiré tant de richesses et de prestige du commerce avec le Levant, avant d'être supplantée par les puissances de l'Atlantique.

Venise se rêve en " Dubaï européenne "

Milan et le futur terminal géant de Mortara sont idéalement situés, mais Rome cherche aussi à se placer pour être le principal point d'arrivée européen de la voie maritime. " *L'Italie avait un site idéal, assez grand et au centre de la Méditerranée : Gioia Tauro, en Calabre, qui intéressait beaucoup les Chinois. Mais la perspective d'avoir à négocier avec la 'Ndrangheta - la mafia régionale - semble les avoir fait reculer* ", confie Andrea Goldstein. Désormais, deux solutions restent envisagées : Trieste, aux portes de l'Europe centrale, et Venise, la ville de Marco Polo, qui a tant fait pour forger, pendant des siècles, l'imaginaire européen sur l'empire asiatique.

L'idée de voir arriver un jour prochain, sur le site industriel de Porto Marghera, des bateaux géants venus de Chine, comme aux plus belles heures de la Sérénissime, a de quoi enflammer les imaginations. Le très exubérant maire de Venise, Luigi Brugnaro, y voit un des ingrédients qui feront de sa ville " *la Dubaï européenne des vingt prochaines années* ".

Mais les Chinois sont-ils aussi enthousiastes ? " *Gioia Tauro leur plaisait beaucoup plus, mais ils ont été refroidis. Depuis, ils sont nettement moins empressés*, assure Andrea Goldstein. *Et puis le symbole de Marco Polo est très important en Europe mais vu d'Asie, la perspective est très différente. Le personnage historique italien dont on parle le plus, en Asie, c'est le prêtre jésuite et missionnaire Matteo Ricci - 1552-1610 - , qui a joué un rôle beaucoup plus important.* " Pour célébrer l'amitié italo-chinoise à travers lui, rien n'est trop beau. Pékin a fait ouvrir en 2011 un très important institut Confucius, dans sa ville natale de Macerata (Marches). Il a déménagé voilà quelques mois dans de nouveaux locaux, luxueux et flambant neufs.

Jérôme Gautheret