



La via della Seta

Paolo Emilio Signorini, Presidente AdSP MLOc

Concept Note

Le “Vie della Seta” sfide e opportunità. Considerando la rilevanza dei possibili interventi cinesi nel settore portuale e logistico italiano, l’impegno del Governo nel promuovere i rapporti con la Cina, e la sensazione che l’azione europea possa essere volta a ridurre in qualche maniera la possibilità di investimenti stranieri nei Paesi del sud Europa e in Italia in particolare, si suggerisce uno stretto monitoraggio dell’iter legislativo del Regolamento UE .

Key Concepts

- In generale, nel periodo 2014-2015 gli investimenti Cinesi in Europa hanno registrato un incremento del 44%, arrivando alla cifra record di 20 MLD \$
- “La via della Seta” è il progetto avviato nel 2013 dal Presidente Cinese per integrare l’Asia e l’Europa via terra e via mare;
- Nel settore dei trasporti si possono citare esempi concreti:
 - l’acquisizione del Pireo da parte di COSCO
 - l’ampliamento del porto di Gwadar in Pakistan
 - le linee ferroviarie Belgrado-Budapest, Giacarta-Bandung, Lodz-Chengdu, Duisburg-Chonging, Madrid-Yiwu e Londra-Yiwu
- Il Porto di Rotterdam figura tra i consulenti della Bank of China per l’individuazione delle migliori opportunità d’investimento
- Comunicazione UE [COM (2017) 494 final]
- Proposta di Regolamento UE [COM (2017) 487 final]

Items

La recente comunicazione della Commissione Europea “Accogliere con favore gli investimenti esteri diretti tutelando nel contempo gli interessi fondamentali” pur affermando che l’apertura dell’UE agli investimenti esteri non è destinata a cambiare, riconosce il rischio che in singoli casi gli investitori stranieri possano cercare di acquisire il controllo o di esercitare influenza nelle imprese europee le cui attività hanno ripercussioni sulle tecnologie cruciali, sulle infrastrutture, sui fattori produttivi o sulle informazioni sensibili.



Il rischio sorge anche e soprattutto quando gli investitori stranieri sono statali o controllati dallo Stato, anche mediante finanziamenti o altri mezzi. Tali acquisizioni possono consentire agli Stati in questione di utilizzare le attività a scapito non solo del vantaggio tecnologico ma anche della sicurezza e dell'ordine pubblico dell'UE.

Sullo stesso tema da segnalare la recente Proposta di regolamento EU che istituisce un quadro per il controllo degli investimenti esteri diretti nell'Unione. L'obiettivo della proposta è istituire un quadro che consenta agli Stati membri, e in determinati casi alla Commissione, di controllare gli investimenti esteri diretti nell'Unione europea, permettendo al contempo agli Stati membri di tenere conto delle rispettive situazioni individuali e circostanze nazionali.

La Situazione Italia - Cina

Dal 2008, si sono registrate acquisizioni di imprese italiane da parte di gruppi cinesi per 22 Miliardi di dollari (terzo Paese europeo dopo Regno Unito e Germania). Nello stesso periodo, gli investimenti italiani in Cina ammontano a 300 milioni di dollari, in progetti greenfield. Dal 2012 al 2016, il numero delle imprese partecipate da investitori cinesi è sempre aumentato (fra 2015 e 2016 superiore al 7%). I gruppi cinesi (esclusa Hong Kong) che hanno investito in Italia a fine 2016 ammontano a 168. Nel 90% dei casi in cui una società è partecipata da capitali cinesi, questi ultimi ne detengono il controllo - Fonte: Rapporto Annuale 2017 - Fondazione Italia Cina.

OBOR – One Belt One Road

La OBOR è una Iniziativa strategica avviata dal Governo Cinese per promuovere l'integrazione dei collegamenti tra Asia, Europa e Africa al fine di:

- controllare i corridoi di trasporto per sostenere le esportazioni e facilitare gli approvvigionamenti;
- trovare uno sbocco produttivo ai capitali accumulati durante il primo boom economico;
- delocalizzare la produzione verso aree geografiche a minor costo della manodopera e automatizzare le attività portuali;
- creare nuovi mercati di sbocco sostenendo lo sviluppo economico di Paesi meno avanzati.

L'attuazione della OBOR prevede diverse linee di intervento:

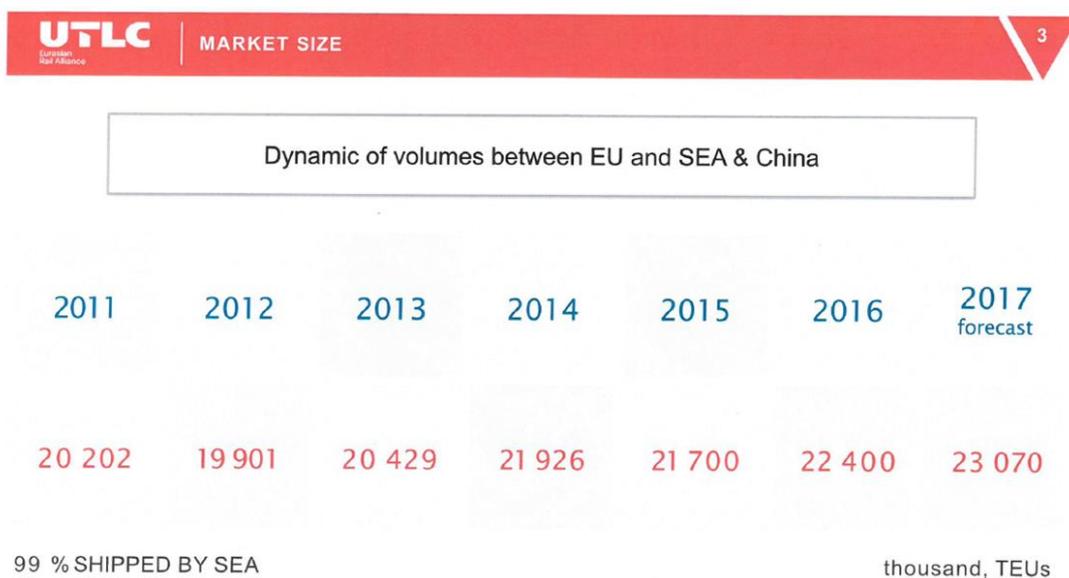
- Creazione della Asian Infrastructure Investment Bank, che finanzia progetti al 2 - 3,5%
-



- Presidio delle principali rotte (anche attraverso consolidamento Cosco/China Shipping)
- Aumento della quota di mercato delle costruzioni di megaships da parte di cantieri cinesi
- Integrazione verticale attraverso:
 1. Acquisizione di porti e terminal (oltre 50% operazioni di M&A fa capo a compratori cinesi, tra cui COSCO ha pagato anche 15 volte EBITDA rispetto a 12 di norma applicati in EU)
 2. Alleanze strategiche (Hutchinson/Cosco China Shipping in Euromax, PSA/Cosco/CMA CGM a Singapore, APM Terminal/Cosco a Vado)
 3. Partnership lungo la supply chain (ad esempio l'Accordo fra Maersk e CMA CGM con Alibaba).

Le rotte marittime Far East - Europa

L'incidenza della merce containerizzata proveniente direttamente e indirettamente dalla Cina è intorno al 30%. Le navi che scalano Italia vanno in gran parte navi da 8,000 a 15,000 TEUs, mentre la dimensione media della navi lungo la rotta Far East – Europe si prevede che salirà intorno a 15,000 TEUs. La rotta artica va avanti con Cosco, la cui ultima nave era di circa 1,500 TEUs. Ancora piccole quantità ma vanno avanti e rappresentano un pericolo reale.

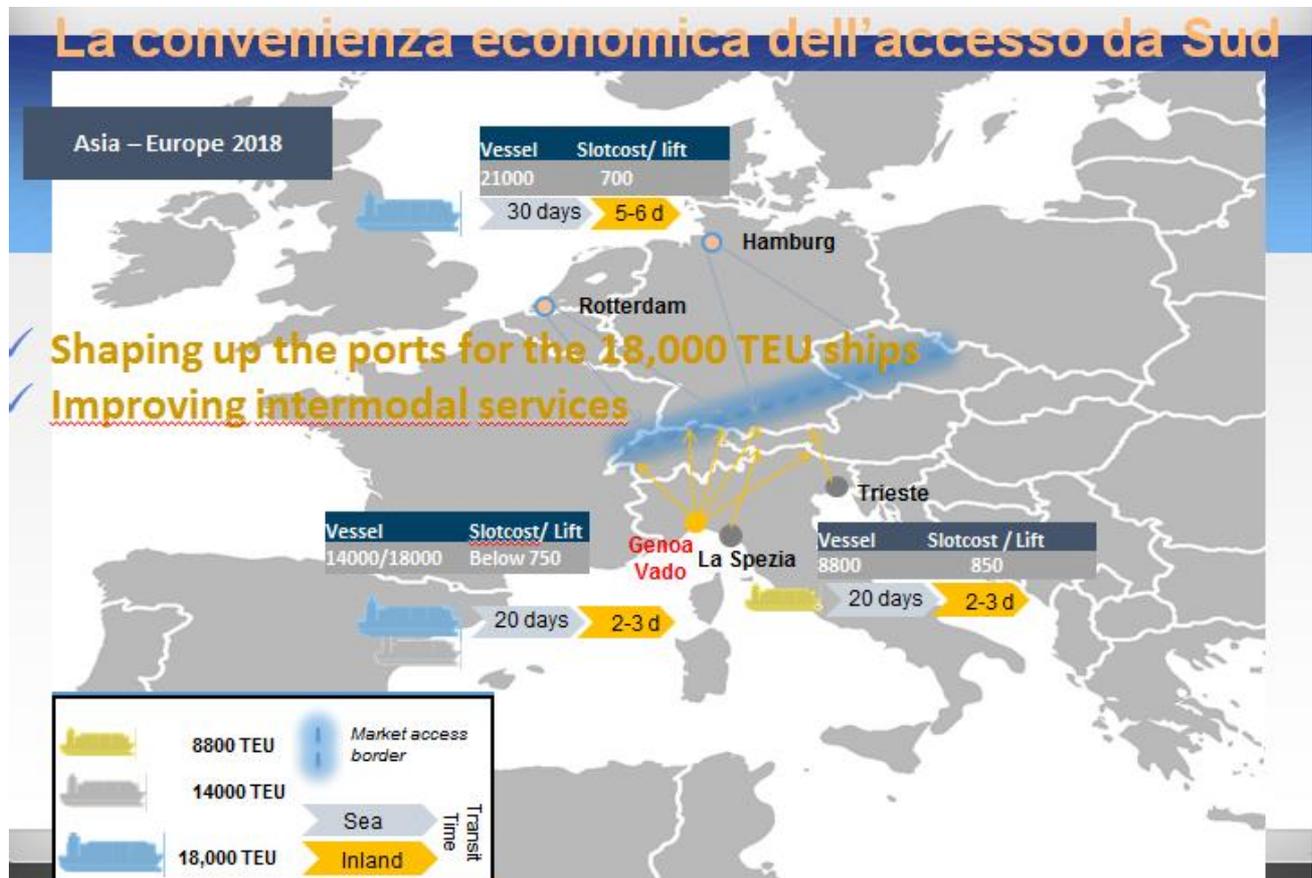




UTLC rate index is no longer two or more times higher than DEEP SEA



La convenienza economica dell'accesso da Sud



I punti di forza di OBOR

Le principali obiezioni di politica economica (posizioni dominanti di mercato, eccessiva automazione, impatto ambientale, aumento dei costi complessivi di trasporto), sembrano avere ceduto il passo alla real politik (anche gli USA si stanno adeguando) OBOR è percepita da molti



Paesi in via di sviluppo come una Iniziativa strategica inclusiva e flessibile, grazie alla vastità dei paesi attraversati dalla via marittima e terrestre.

In Europa, OBOR è percepita come un'opportunità dai Paesi dell'Est e del Mediterraneo sia per l'offerta di risorse finanziarie per investimenti altrimenti non disponibili nei bilanci pubblici, sia per il potenziale dirottamento dei traffici dal Nord Europa

I punti di debolezza di OBOR

Gli investimenti cinesi in Europa sono condizionati al rispetto di:

- Strategia reti TEN-T , qualora sia a rischio la sicurezza o l'ordine pubblico anche nel caso vi sia l'influenza finanziaria dello Stato cinese nel soggetto che intraprende l'investimento
- Norme comunitarie in materia di sicurezza sul lavoro, ambiente e appalti pubblici
- Clausola di reciprocità ad oggi non è in forza nelle relazioni con la Cina:

Per le aziende straniere in Cina sono possibili solo investimenti greenfield e non acquisizioni, mentre è consentito l'acquisto cinese del porto del Pireo

Le Compagnie marittime europee non possono effettuare cabotaggio nel mercato cinese

- Disciplina Antitrust, sebbene la UE non abbia ostacolato l'alleanza P3 Maersk, MSC, CMA, bloccata invece dalla Cina
- Norme in materia di aiuti di Stato, sebbene al momento siano previsti per tutte le Compagnie marittime, anche non comunitarie, senza un preciso senso strategico
- Regolazione comunitaria dello shipping, sebbene la UE dovrebbe rendere più equilibrato il rapporto tra compagnie marittime e porti (es. agevolazioni fiscali)