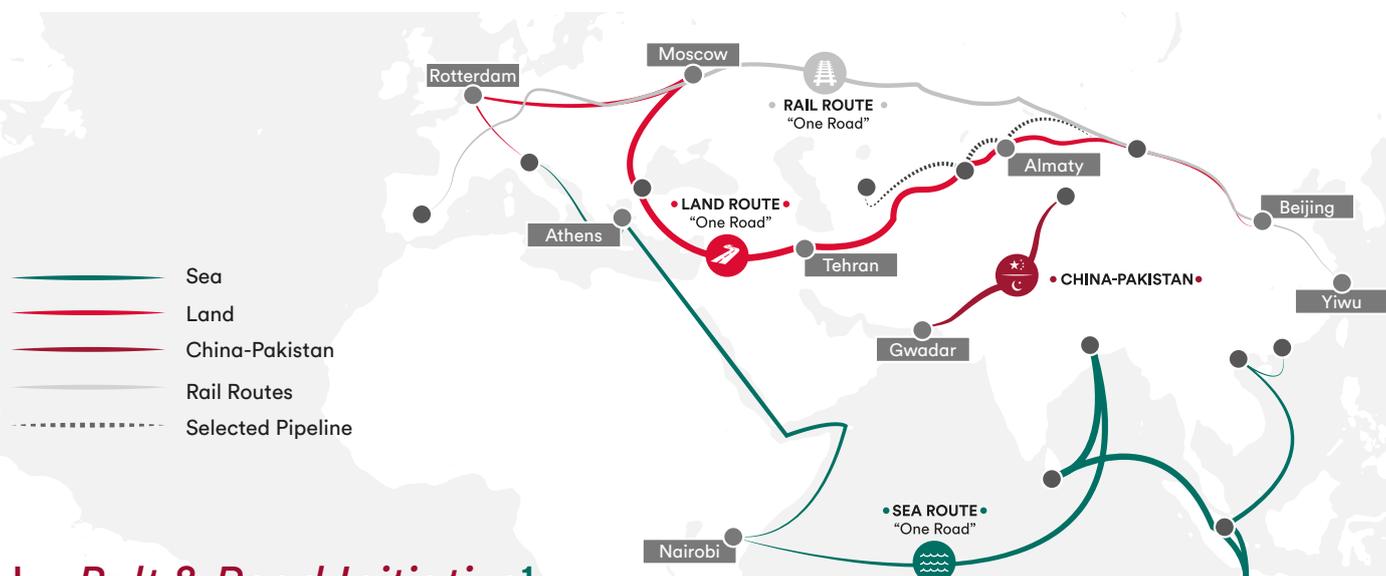


FOCUS ON

One Belt One Road: ultimo treno per Pechino

A cura dell'Ufficio Studi Economici



La Belt & Road Initiative¹

COS'È

- È un'iniziativa strategica lanciata nel 2013 dal presidente cinese Xi Jinping.
- Consiste nella creazione di **due corridoi**, uno **terrestre** (One Belt) attraverso l'Asia Centrale e uno **marittimo** (One Road) attraverso l'Oceano Indiano e l'Africa, per unire la Cina con l'Europa.
- Oltre i collegamenti fisici tramite costruzione di infrastrutture, si propone l'obiettivo di creare un'**area di cooperazione politica ed economica** in cui l'attore principale sia la Cina.

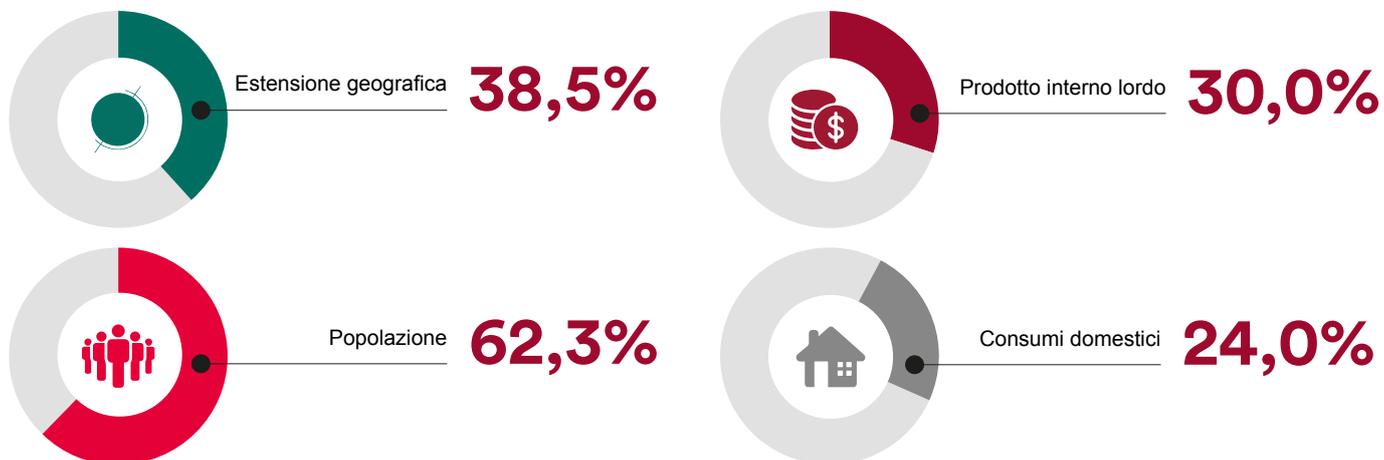
A COSA SERVE

Obiettivi della *Belt & Road initiative* sono:

- incrementare e rendere efficiente il commercio tra Cina e Paesi Europei.
- accedere a e diversificare le fonti di approvvigionamento energetico.
- espandere l'influenza politica ed economica cinese.
- fare della Cina il nuovo "Paese di centro" sostituendosi agli USA come nuovo attore globale.
- esportare la sovraccapacità produttiva cinese.

¹Belt & Road Initiative o Nuova via della seta sono tutti sinonimi del progetto OBOR (One Belt, One Road).

Quando vale la Belt & Road Initiative? (dati in % del totale mondiale)



FONTE: Fung Business Intelligence Centre, Banca Mondiale

Key figures



²Il piano Marshall ammonterebbe oggi a circa USD 130 mld a prezzi correnti (USD 14 mld di 70 anni fa)

³Fonte: China Development Bank e Economist

Rischio marginalizzazione e potenziale ruolo delle aziende italiane

Mentre nelle vie della seta di Marco Polo l'Italia era un polo di partenza e di arrivo, nella Nuova via della seta l'Italia rischia di rimanere in secondo piano.



STRATEGIA MARITTIMA

Nel Mediterraneo la Cina ha definito la sua strategia marittima investendo sul porto del Pireo in Grecia, con l'intento di trasformarlo in un hub logistico per accedere al mercato europeo. Nel 2016 il parlamento greco ha ceduto il 67% del porto del Pireo all'azienda cinese Cosco Shipping in cambio di € 368,5 milioni. L'accordo intende creare circa 31 mila nuovi posti di lavoro tramite il potenziamento della capacità operativa del porto e la nascita di una linea ferroviaria che collegherà l'approdo greco al mercato tedesco, passando per i Balcani. Prima dell'ingresso dei cinesi, il porto ateniese movimentava circa 500 mila container l'anno, oggi divenuti 3,1 milioni e con prospettive di raddoppio in pochi anni⁵. Se da un lato questa crescita rende più attrattivo il Mediterraneo, dall'altro rappresenta un'alternativa ai porti italiani, con minori opportunità commerciali per le aziende italiane che, apparentemente, sembrano tagliate fuori dalla rotta.



LINEA FERROVIARIA

La linea ferroviaria che collega la Cina all'Europa e che termina a Duisburg, Amburgo e Rotterdam impiega circa 14 giorni di viaggio, quasi la metà del tempo impiegato via mare. Nonostante questo i treni che dalla Cina giungono in Europa spesso tornano indietro vuoti e non si considera il fatto che durante il tragitto (transiberiana), specie nei mesi invernali, la temperatura può raggiungere livelli così bassi da compromettere l'integrità del carico (ad es. materiali elettrici e dell'elettronica), con evidenti ricadute sul costo del trasporto. Il maggior costo del trasporto ferroviario è dimostrato anche dal primo treno che, a gennaio 2017, è partito da Londra ed è giunto a Yiwu, sulla costa orientale cinese: il viaggio ha impiegato tre settimane, ma il costo è risultato più che doppio rispetto a quello via mare⁶. Nonostante queste criticità, il trasporto su ferro può essere comunque auspicabile per quelle tipologie di prodotto che a parità di peso, hanno un valore più elevato, come ad esempio le automobili: in particolare, le aziende automobilistiche tedesche che finora erano obbligate a far transitare per l'Italia (per poi imbarcarli) i propri prodotti destinati ai mercati orientali, avrebbero un vantaggio competitivo rappresentato dal trasporto diretto verso la Cina, senza passare per i porti italiani.

⁴Fonte: sole24ore

⁵Fonte: Orizzonte Cina

⁶Fonte: Economist

OPPORTUNITÀ SFRUTTABILI DALL'ITALIA?

La movimentazione delle merci via mare, non solo non ha il problema del freddo siberiano e degli altipiani kazaki, ma i nuovi treni possono movimentare potenzialmente 300-500 mila container l'anno, a fronte dei 20 milioni movimentati via mare⁷.

In questo quadro, in cui è il trasporto marittimo a giocare ancora un ruolo da protagonista, esistono però ancora opportunità sfruttabili dall'Italia?

A. Considerata la naturale propensione italiana verso il settore logistico-portuale composto da un cluster di 160,000 aziende dal valore stimato di circa € 220 miliardi, un primo tentativo di inserirsi nel progetto lo si sta facendo tramite la **North Adriatic Port Association** (NAPA), di cui fanno parte i porti di Venezia, Ravenna, Trieste, Capodistria (Slovenia) e Rijeka (Fiume, Croazia). L'associazione ha iniziato a lavorare su un progetto al largo di Venezia per creare una piattaforma *offshore* plurimodale con la capacità di ricevere navi con portate elevate, provenienti da Suez⁸. Il progetto, dal costo di € 2,2 miliardi, finanziato in parte con fondi pubblici (€ 350 milioni stanziati dal governo italiano), permetterà di movimentare tra i 1,8 e 3 milioni di TEU⁹ ogni anno (per dare un'idea a oggi il totale dei porti italiani movimentano 6 milioni di TEU all'anno)¹⁰ e permetterebbe all'Adriatico di offrire un punto d'accesso al mercato tedesco più diretto rispetto a quello del competitor greco, rimanendo allo stesso tempo in linea con gli standard internazionali di efficienza.

Un ulteriore passo in questa direzione è stato fatto con l'inaugurazione a giugno 2016 del **tunnel del San Gottardo** che connette Italia e Svizzera e con il futuro **tunnel del Loetschberg** (previsto per il 2020), che conetterà Zurigo a Milano in due ore e mezza. Essendo OBOR una linea guida con tempi di implementazione estesi, l'Italia può quindi sfruttare alcuni dei tratti indefiniti del progetto per ritagliarsi un proprio spazio di azione, che sia attraverso l'Adriatico o per via terra.

B. Una leva da sfruttare è quella dell'**AIIB**¹¹, banca voluta dal governo cinese per supportare i progetti compresi nel piano OBOR, "aggirando" le istituzioni finanziarie internazionali come FMI e Banca Mondiale. L'Italia ha aderito alla AIIB nell'ambito di una serie di tavoli di discussione che hanno visto la partecipazione della Cassa depositi e prestiti. La caratteristica di AIIB è che è pronta a valutare e finanziare progetti (a tassi che, però non sono agevolati come quelli concessi dalle istituzioni multilaterali), in particolare nel settore infrastrutturale, che vengano a essa proposti dai Paesi aderenti; finanziamenti a Paesi non aderenti saranno difficilmente concessi. Un approccio maggiormente pro-attivo risulta quindi necessario per accedere a un bacino di finanziamenti importanti e sfruttare la posizione di privilegio che oggi l'Italia ha: la banca ha un capitale sociale di USD 100 mld e l'Italia è il 12° Paese aderente con una quota relativamente alta e pari al 2,58%.

⁷Fonte: Orizzonte Cina

⁸Nel 2015 si è inaugurato il nuovo canale di Suez che grazie all'ampliamento permette un raddoppio del numero delle navi in transito giornaliero, l'attraversamento contemporaneo di navi in entrambe le direzioni e il passaggio di navi di grandi dimensioni.

⁹TEU: *Twenty foot equivalent unit*, unità di misura utilizzata nel trasporto container. 1 TEU misura il volume di un container lungo 20 piedi ed è pari a circa 40 metri cubi totali.

¹⁰Fonte: ETNC report 2016

¹¹Asian Infrastructure Investment Bank

C. Le opportunità possono cogliersi anche nei paesi dell'Asia Centrale. I 65 paesi coinvolti in OBOR assorbono il 27% dell'export italiano nel mondo ma sono paesi con elevati margini di crescita. Fino a oggi, le aziende italiane hanno stabilito una presenza su questi territori operando soprattutto nel settore dell' Oil & Gas. Sulla scia di un potenziale sviluppo economico delle geografie interessate da OBOR e dallo stimolo verso una **diversificazione dell'economia dei Paesi "stan"**, le imprese italiane possono proporsi su questi mercati più nel breve termine con i prodotti della meccanica strumentale, beni necessari a un upgrade tecnologico e alla diversificazione produttiva, e nel medio lungo periodo con beni di consumo come quelli del comparto della moda, dell'arredamento e degli apparecchi elettrici.

Il supporto SACE-SIMEST

Raggiungere più facilmente nuovi mercati grazie a infrastrutture più efficienti costituisce un importante fattore di competitività per le aziende interessate alla internazionalizzazione. Le opportunità hanno, tuttavia, sempre un secondo volto e riconoscerlo implica diventare consapevoli dei rischi che il progetto cinese può comportare. Una carenza di esperienza in loco, elevati rischi sia di natura politica che di mancato pagamento, potrebbero rendere queste opportunità sulla nuova via della seta inaccessibili, soprattutto alle Pmi italiane. Il supporto del gruppo SACE può permettere alle aziende italiane di esplorare questi mercati **esternalizzando i rischi, sia di natura creditizia** (di mancato pagamento), **ma soprattutto quelli di natura politica** che in questo contesto e in queste geografie sono forse i rischi più temibili: esproprio, anche inteso come revisione dei contratti già conclusi, impossibilità a convertire i propri ricavi in valuta forte e trasferirli al di fuori del Paese in cui si opera e rischi di violenza politica (attacchi terroristici, o fenomeni di proteste o anche eventi più gravi come guerre) che vanno a danneggiare l'investimento in loco. Il pacchetto finanziario che comprenda una polizza SACE può rendere sicuramente più competitiva l'azienda esportatrice/investigatrice che è nelle condizioni che possono favorire l'assegnazione di una commessa. **Il supporto di SIMEST utile agli investimenti all'estero**, agisce tramite una partecipazione temporanea e di minoranza all'*equity* della società estera o italiana. La partecipazione può essere prevista in fase di costituzione (iniziative *greenfield*), di aumento di capitale sociale o in caso di acquisizione di terzi (operazioni di M&A) e può raggiungere il 49% del capitale dell'impresa partecipata. Ulteriore supporto da parte di SIMEST può avvenire tramite finanziamenti a tassi agevolati per le Pmi che vogliono promuovere piani di sviluppo sui mercati internazionali.

Alcuni Paesi attraversati dalla Nuova via della seta

PAESE		Export italiano 2016 (mln di €)	Media tasso crescita export italiano ultimi 5 anni (CAGR)	Media rischio credito SACE*	Media rischio politico SACE*
POLONIA		11.229,70	3,6%	41	27
CINA		11.077,51	2,1%	36	44
TURCHIA		9.598,68	-0,1 %	60	63
RUSSIA		6.720,48	-6,3%	68	59
IRAN		1.541,74	-3,7%	85	66
THAILANDIA		1.334,73	2,2%	48	47
UCRAINA		1.098,71	-8,2%	84	69
MALAYSIA		1.062,56	4,7%	32	32
KAZAKHSTAN		842,15	-0,6%	69	51
PAKISTAN		621,78	4,9%	72	79
UZBEKISTAN		176,41	8,8%	73	64
MONGOLIA		31,06	4,7%	90	61
KIRGHIZISTAN		21,86	5,6%	84	71

*0=rischio minimo, 100=rischio massimo.

FONTE: Istat, SACE

A cura di

Giulio Alberto Bianchi, Valentina Cariani e Giovanni Salinaro

Contatti

Servizio clienti:



info@sace.it

Ufficio stampa:

+39 06 6736888 - ufficio.stampa@sace.it

