



“One Belt, One Road” la Nuova via della seta.

Il mega progetto cinese finanziato con un miliardo di EUR, “OBOR: One Belt, One Road” ha scosso il mondo della logistica. Non è ancora chiaro in che modo le aziende europee possano contribuire all’iniziativa e trarne vantaggio, eppure adottando la strategia giusta esistono tante possibilità di partecipare al progetto in modo proficuo.

La Cina ha un obiettivo preciso: far rinascere l’antica Via della seta attraverso il mega progetto «One Belt, One Road». L’iniziativa intende contribuire al trasporto delle merci su strada, rotaia e via mare tra l’Asia, l’Africa e l’Europa, in modo da favorire la cooperazione economica tra i Paesi euroasiatici e migliorare le reti commerciali e infrastrutturali che collegano i continenti. La Cina vuole anche concludere accordi di libero scambio, creare zone economiche speciali e attuare procedure di sdoganamento semplificate. Il settore europeo della logistica e del trasporto in particolare potrà trarne un beneficio notevole. Più flussi di merci, più logistica. Ad esempio, la società ferroviaria tedesca Deutsche Bahn prevede di aumentare in maniera significativa il trasporto di merci via terra. Se nel 2018 l’azienda stimava circa 90.000 movimenti di container, distribuiti su oltre 3.600 treni tra la Cina e l’Europa, il volume previsto per il 2020 arriva a 100.000 container. Il fornitore di servizi logistici Rhenus si affida a una rete internazionale per offrire il trasporto porta a porta sia in Asia sia in Europa. «In collaborazione con le nostre sedi abbiamo avviato progetti per il trasporto su strada e su rotaia per rispondere alla domanda sempre più sostenuta di percorsi alternativi. La competenza locale è indispensabile per trasportare le merci in modo sicuro, rapido ed efficiente», spiega Tobias Bartz, membro del consiglio direttivo di Rhenus. Una cosa è chiara: la Nuova via della seta comporterà un aumento notevole del numero delle merci trasportate tra la Cina e l’Europa. «Per le aziende un’iniziativa del genere significa anche dover affrontare grandi sfide, soprattutto a causa delle differenze geografiche, culturali ed economiche. La transport logistic è una piattaforma perfetta per confrontarsi su questi temi e stringere contatti a livello internazionale», spiega Gerhard Gerritzen, membro del consiglio direttivo di Messe München GmbH. L’altro lato della medaglia: i rischi. Il governo cinese ci tiene a sottolineare che l’iniziativa è stata pensata per promuovere pace, integrazione e

sicurezza. Eppure il Paese intende anche rafforzare il suo influsso politico e conquistare nuovi mercati. Così per le aziende straniere sarà di fatto difficile riuscire ad affermarsi contro la concorrenza cinese e venire a conoscenza per tempo delle gare d'appalto: gran parte dei progetti verrà assegnata alle società del Paese. Secondo un sondaggio condotto dalla Camera di commercio tedesca nel 2017 tra le aziende tedesche attive in Cina, due terzi degli intervistati dubita che gli investimenti nella Nuova via della seta avranno un effetto positivo sulle loro attività. Ciononostante circa il 30% delle società tedesche con sede in Cina partecipano all'iniziativa "OBOR" o per lo meno stanno pensando di farlo. In ogni caso, è la cosa giusta da fare per allacciare subito contatti commerciali utili in Cina e sui mercati terzi. Pakistan: un caso esemplare. Se osservata con la dovuta prudenza, la Via della seta mostra già alcuni risvolti positivi. Andreas Breinbauer, rettore dell'istituto universitario BFI di Vienna e direttore del corso di laurea Logistica e gestione dei trasporti, cita l'esempio del Pakistan. Finora gli investimenti destinati a questo Paese hanno toccato il 60 miliardi di USD, e gran parte dei progetti è stata conclusa. Il risultato? Secondo i dati forniti dalla Cina, tra il 2013 e il 2017 il PIL del Pakistan è cresciuto dal 3,5% al 6%. È comunque risaputo che la Cina persegue interessi geopolitici in questa regione, soprattutto nei confronti dell'India. D'altro canto il 70% dei Paesi attraversati dalla Via della seta hanno PIL/reddito pro capite inferiore alla media globale, ricorda Breinbauer. Gli investimenti infrastrutturali necessari per collegare l'Europa e la Cina sono molto cospicui e non sarebbero possibili senza l'aiuto della Cina stessa. A sua volta un'infrastruttura funzionante è il presupposto per l'industrializzazione e un ulteriore sviluppo economico. «Per gli scienziati cinesi questa regione offre quindi un'opportunità di costruire catene di valore che vanno a vantaggio di tutti i Paesi coinvolti», spiega Breinbauer. Gli investimenti cinesi nei Paesi in crisi possono anche contribuire a stabilizzare la regione, generando una sorta di "rendimento della pace". «Anche le aziende europee devono beneficiare degli investimenti multilaterali, e soprattutto cinesi, nei settori dell'infrastruttura e della logistica».

“Transport Logistic è la fiera di settore internazionale dedicata a logistica, mobilità, IT e Supply Chain Management. A livello mondiale rappresenta la più grande fiera per il trasporto delle merci a struttura complessa su strada, rotaia, per via navigabile e per via aerea. transport logistic integra air cargo Europe, un'esibizione dell'industria globale del trasporto aereo di merci che nel 2017 ha richiamato 60.729 visitatori da 123 Paesi e 2.162 espositori da 62 Paesi. transport logistic viene organizzata a Monaco di Baviera ogni due anni; il prossimo appuntamento è previsto per il 4-7 giugno 2019.”