

Guerre commerciali e il settore dei trasporti

Bernard O'Connor - Equity Partner, Bruxelles

b.connor@nctm.it - Contract Professor,

Statale di Milano Visiting Professor, Bocconi di Milano



Bruxelles, 25 settembre 2018 - Il settore dei trasporti ha immediatamente risposto al lento intensificarsi della guerra commerciale con un aumento dei movimenti, così da anticipare ad inizio agosto un'importante serie di revisioni tariffarie. Non è chiaro quale sarà la reazione successiva. Ciò che è indubbio, tuttavia, è che gli accordi commerciali che hanno sostenuto la creazione del mercato globale sono minacciati. L'aspetto ironico è che, nel momento in cui l'OMC ha concordato nuove regole per facilitare il commercio e ridurre gli ostacoli amministrativi allo sdoganamento, i membri dell'OMC si sono impegnati ad erigere barriere tariffarie che tutti ritenevano essere quasi un retaggio del passato.

Al pari di quanto si diceva della prima guerra mondiale, c'è la sensazione che questa guerra "si concluderà per Natale". Sono solo ipotesi considerato che non è chiaro quali decisioni possano essere prese per porvi fine. Gli Stati Uniti sono interessati a minare l'OMC, che sarebbe la sede naturale per i negoziati di pace. L'UE e la Cina molto probabilmente non vorranno discutere di un nuovo accordo senza che vengano incluse molte questioni quali l'agricoltura, i sussidi, la proprietà intellettuale, le imprese statali, il processo decisionale dell'OMC et similia. Il numero di questioni che necessitano di risoluzione prima che ci sia un accordo di pace globale è tale che i negoziati potrebbero richiedere anni. L'ultimo round di negoziazione dell'OMC che ha avuto successo, l'Uruguay Round, ha

richiesto 8 anni per essere completato. E mentre i negoziati di pace stanno andando avanti, la guerra commerciale continua. Tutt'altro che un quadro roseo per il commercio e per i trasporti.

Brexit e logistica

La Freight Transport Association, uno dei principali rappresentanti dell'industria logistica del Regno Unito, ha lanciato, unitamente ad altri operatori, una campagna per ottenere chiarezza dal governo britannico sui

nuovi accordi commerciali tra il Regno Unito e l'UE. In particolare, gli operatori sostengono che è già troppo tardi per evitare interruzioni nei porti del Regno Unito e nel tunnel sotto la Manica. Molte delle preoccupazioni immediate dell'associazione riguardano la mancanza di preparazione per l'uscita prevista per marzo 2019 e non tengono pienamente conto dell'eventuale mantenimento dello status quo durante il periodo di transizione di due anni. Tuttavia, le preoccupazioni sostanziali rimangono. Gli autotrasportatori sottolineano che anche i sistemi di sdoganamento più sofisticati e automatizzati per gli scambi tra l'UE e i paesi non UE (come diventerà il Regno Unito) non possono eguagliare l'attuale commercio intra-UE. Le autorità doganali del Regno Unito hanno stimato che il costo per le imprese da sostenersi in relazione ai nuovi accordi di frontiera sarà compreso tra 17 e 20 miliardi di sterline.

Russia, Trump e il GNL

La Russia ha risposto all'affermazione del presidente Trump secondo cui la Germania sarebbe prigioniera della Russia a causa della sua dipendenza dal gas, suggerendo che Trump starebbe cercando di vendere più GNL in Germania. In particolare, l'affermazione degli Stati Uniti è stata presentata come parte della lunga opposizione statunitense al gasdotto Nord Stream 2 sotto il Mar Baltico. La Russia ha altresì sottolineato che gli Stati Uniti sono contrari al gasdotto turco che trasporta il gas russo alla Turchia passando sotto il Mar Nero. Gli Stati Uniti stanno costruendo la propria capacità di esportazione di GNL nei porti degli Stati Uniti orientali.

Gazprom e concorrenza

L'UE ha adottato una decisione nel maggio 2018 per imporre a Gazprom una serie di obblighi finalizzati ad assicurare la libera circolazione di gas verso l'Europa centrale e orientale a prezzi competitivi.

Più precisamente, gli impegni accettati da Gazprom sono i seguenti: i) non più restrizioni contrattuali alla rivendita o vendite transfrontaliere; ii) obbligo di facilitare la circolazione di gas da e verso mercati isolati; iii) meccanismi per garantire che i prezzi nell'Europa centrale e orientale riflettano i livelli dei prezzi dell'Europa occidentale; iv) nessuno sfruttamento del predominio di Gazprom in questi mercati.

Il Commissario responsabile della politica della concorrenza, Margrethe Vestager, ha dichiarato: "Tutte le società che operano in Europa devono rispettare le regole europee sulla concorrenza, indipendentemente da dove provengano. La decisione odierna elimina gli ostacoli creati da Gazprom, che rendono difficile la libera circolazione di gas nell'Europa centrale e orientale. E, a maggior ragione, la nostra decisione fornisce un regolamento su misura per il futuro comportamento di Gazprom e obbliga Gazprom ad adottare misure volte ad integrare ulteriormente i mercati del gas nella regione e contribuire a realizzare un vero mercato dell'energia in Europa. Inoltre dà ai clienti di Gazprom nell'Europa centrale e orientale uno strumento efficace per assicurarsi che il prezzo che pagano sia competitivo".

Aiuti di Stato: finanziamento pubblico per i collegamenti tra le isole della Croazia e la terraferma La Commissione europea ha ritenuto che il piano croato di concessione di 250 milioni di corone svedesi (34 milioni di euro) per garantire collegamenti marittimi regolari su cinque rotte tra le isole croate e

il continente siano in linea con le norme dell'UE in materia di aiuti di Stato. Il sostegno pubblico sarà concesso alle compagnie marittime che saranno selezionate tramite gare pubbliche organizzate dall'Agenzia per le linee costiere e il traffico marittimo (Agencija za obalni linijski pomorski promet) e coprirà la differenza tra i ricavi dei biglietti e i costi derivanti dal mantenere operativi, in maniera regolare, durante tutto l'anno, i traghetti, in modo da permettere, ad esempio, agli abitanti delle isole di spostarsi quotidianamente per lavorare o studiare. La Commissione ha valutato tali misure in base alle norme dell'UE in materia di aiuti di Stato in relazione ai servizi di interesse economico generale (SIEG) e al cabotaggio marittimo, e ha ritenuto che l'aiuto di Stato in questione contribuirà alla connettività e allo sviluppo delle isole senza distorcere indebitamente la concorrenza nel mercato unico. Il Commissario Margrethe Vestager, responsabile della politica della concorrenza, ha dichiarato: "Per gli abitanti che vivono nelle isole croate è essenziale un collegamento con la terraferma, quindi sono felice che la Commissione stia approvando il sostegno pubblico per i collegamenti marittimi garantendo il collegamento tra cinque isole croate e il resto della Croazia, non solo durante la stagione turistica di punta in estate, ma durante tutto l'anno".