

## Svizzera Gli atout della Via della seta

In un convegno analizzati gli effetti sull'economia elvetica del gigantesco progetto cinese Genova, che ha siglato un'intesa con Lugano, dovrebbe diventare uno snodo importante

GIAN LUIGI TRUCCO

È l'iniziativa più imponente che l'economia moderna conosca, coinvolge 80 Paesi, di cui molti ad alto potenziale di crescita, e prevede investimenti che sfiorano gli 8.000 miliardi di dollari. «La nuova versione di una storia millenaria» l'ha definita Alfonso Tuor, giornalista, aprendo il convegno dedicato a Lugano alla nuova Via della seta, o «One Belt-One Road», come viene definita in Cina. L'incontro, promosso da Easternational Connecting e Hong Kong Trade Development Council, ha presentato i diversi aspetti del progetto, anche in riferimento alle potenzialità per la Svizzera e per i porti italiani.

Il nostro Paese, ha ricordato Marco Boradori, sindaco di Lugano, gode di rapporti privilegiati con Pechino, nei cui confronti l'interscambio è di 12 miliardi di franchi, ed ha stipulato accordi di libero scambio sia con la Cina che con Hong Kong. In Ticino la Camera di commercio è molto attiva nei confronti di quest'area ed il prossimo autunno è prevista una nuova missione commerciale a Shenzhen.

«One Belt-One Road», è stato ribadito nei vari interventi, non è solo un progetto di trasporto, logistico e commerciale volto a collegare l'Estremo Oriente all'Europa, ma è anche un'iniziativa di grande peso tecnologico, finanziario, culturale. In realtà si snoda su due ambiti, l'uno terrestre via ferrovia, che attraversa l'Asia Centrale su due dorsali, ricongiungendosi in Ucraina e proseguendo verso l'Europa occidentale, e l'altro marittimo, con rotte lungo il Sud Est asiatico, l'Africa orientale, il Mar Rosso, Suez, fino al Pireo ed ai porti del Tirreno. A tutto ciò va poi aggiunta una nuova rotta artica cui Pechino guarda con grande interesse e per la quale sta predisponendo una flotta importante di navi attrezzate.

Sul piano economico la direttrice ferroviaria Cina-Europa e viceversa, pur registrando elevati tassi di crescita, vista la rapidità del trasporto (15 giorni in media rispetto ai tempi ben più lunghi via nave) non è concorrenziale rispetto alla soluzione marittima (5.000 dollari a container contro 2.500), ma, per i carichi diretti ad Ovest, Pechino sovvenziona una parte dei costi agli operatori cinesi. Il grande progetto, nato dalla visione stra-

tegia cinese del «Go West», ha in Hong Kong uno dei suoi fulcri, non solo in termini finanziari per il suo ruolo nel mercato dei capitali, ma anche quale porta d'entrata per le aziende straniere. Inoltre Hong Kong è al centro di quel Delta del Fiume delle Perle che si avvia a diventare una delle maggiori megalopoli del mondo, con 60 milioni di abitanti, il 9,1% del PIL dell'intera Cina ed un tasso di crescita del 12% annuo. Un enorme potenziale per le aziende svizzere, con molte agevolazioni fiscali ed una burocrazia estremamente veloce. Ma la Svizzera, come ha indicato Mario Tettamanti, ha anche punti di forza nel partecipare ai progetti lungo tutto l'arco della «One Belt-One Road», grazie al mix di diplomazia efficiente, grandi competenze nel campo dell'ingegneria ed interesse delle grandi banche, ad iniziare da UBS, nella regione.

Per vari operatori intervenuti al convegno, Genova, che ha recentemente siglato con Lugano un accordo di collaborazione, appare destinata a diventare il ter-

minale naturale per le merci cinesi provenienti da Suez. Tuttavia sono state anche evidenziati i limiti dell'attuale struttura portuale, che ha bisogno di un collegamento veloce con l'entroterra, di strutture logistiche ed intermodali più efficienti così da rendere il terminale ligure competitivo con quelli del Nord Europa. Ciò oltre al mancato collegamento, sia da parte svizzera che italiana, della direttrice ferroviaria AlpTransit.

Le strategie cinesi offrono solo opportunità, o nascondono anche rischi? Per Antonio Selvatici, docente di Intelligenza economica all'Università di Roma, «i cinesi sono più bravi degli europei, hanno messo la Via della seta nella Costituzione e godono dei vantaggi della sua governance». Ma il programma è anche politico e militare, con stazioni nei punti vitali per proteggere traffici e rotte, dall'Asia fino all'Oceano Indiano, al Golfo ed allo stesso Pireo. Si avviano a diventare la prima economia del mondo ma anche la seconda potenza militare, per cui qualche riflessione è d'obbligo.

### LA NUOVA VIA DELLA SETA



#### LE CINQUE ROTTE

- 1 Ferrovia che collega i centri produttivi della Cina meridionale all'Europa attraverso Asia continentale e Russia
- 2 Ferrovia che collega Cina e Medio Oriente attraverso l'Asia centrale
- 3 Ferrovia che collega Cina con Sud Est Asiatico e India
- 4 Via marittima: dai porti cinesi al Mediterraneo via Suez
- 5 Via marittima: dai porti cinesi al resto dell'Asia attraverso il Mar cinese meridionale

#### I FONDI DEL GOVERNO CINESE

- 890 miliardi di dollari**  
China Development Bank
- 50 miliardi**  
Banca asiatica di investimenti per infrastrutture
- 40 miliardi**  
Fondo via della Seta
- 10 miliardi**  
Nuova banca di sviluppo

#### ASSICURAZIONI

### Secondo pilastro: premi in calo per Swiss Life

L'assicuratore zurighese Swiss Life ha registrato un numero di contratti in leggero aumento nel 2017 nella previdenza professionale, ma le entrate dei premi in questo segmento sono calate. La riduzione è attribuita a una «politica di sottoscrizione sempre selettiva», ha comunicato ieri Swiss Life. I premi lordi hanno portato 7,63 miliardi di franchi, in calo del 6,7% su base annua. Nello stesso tempo sono stati costituiti accantonamenti tecnici di 320 milioni. L'attribuzione al fondo delle eccedenze è aumentato attestandosi a 137 milioni, 6 milioni in più un anno prima. Il tasso di redistribuzione agli assicurati ha raggiunto il 94,3% (93,8 l'anno precedente), aggiunge la nota.