

EASTERNATIONAL
CONNECTING

I rapporti tra Cina e Svizzera

Studio sulla partecipazione della Comunità Elvetica alla Belt and Road Initiative

Stefano Basilico
in collaborazione con Andrea Mazzucotelli

- Introduzione

Tra i numerosi privilegi della Confederazione Elvetica, c'è la relazione, unica in Europa, con la Cina. I legami tra i due stati, pur così lontani e così differenti, sono solidi da anni, complice forse una simile abnegazione al lavoro, un uguale inclinazione al commercio e in generale una certa serietà in ambito diplomatico. Durante il periodo coloniale europeo i commercianti svizzeri beneficiavano di ottimi contratti, diritti extraterritoriali e protezione consolare. Ma è con la proclamazione della Repubblica Popolare che le relazioni tra Svizzera e Cina diventano più solide. La Confederazione Elvetica è stato infatti il primo paese occidentale a riconoscere la PRC, il 17 gennaio 1950. Le riforme economiche di Deng Xiaoping e l'ingresso al Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite nel 1971 diedero un'ulteriore spinta ai rapporti tra i due paesi. I punti di forza dell'economia elvetica hanno trovato facili sponde in Asia: dal settore bancario a quello farmaceutico, dal tessile alla chimica, dalla tecnologia fino alle telecomunicazioni.

Dopo un raffreddamento temporaneo dei rapporti, causato dalle proteste degli attivisti free-Tibet durante una visita dell'ex Presidente Jiang Zeming a Berna nel 1999, le relazioni tra Cina e Svizzera sono andate sempre più migliorando. Nel 2007 venne firmato un memorandum d'intesa per "intensificare i rapporti" tra le parti e dopo 20 incontri si raccolsero i frutti di questo lavoro.

Nel maggio del 2013 i due stati hanno sottoscritto un trattato di libero scambio, il primo di Pechino con un paese europeo. Due anni dopo un altro memorandum tra la Banca Nazionale Svizzera, l'equivalente cinese e il World Economic Forum per l'internazionalizzazione dello Yuan.

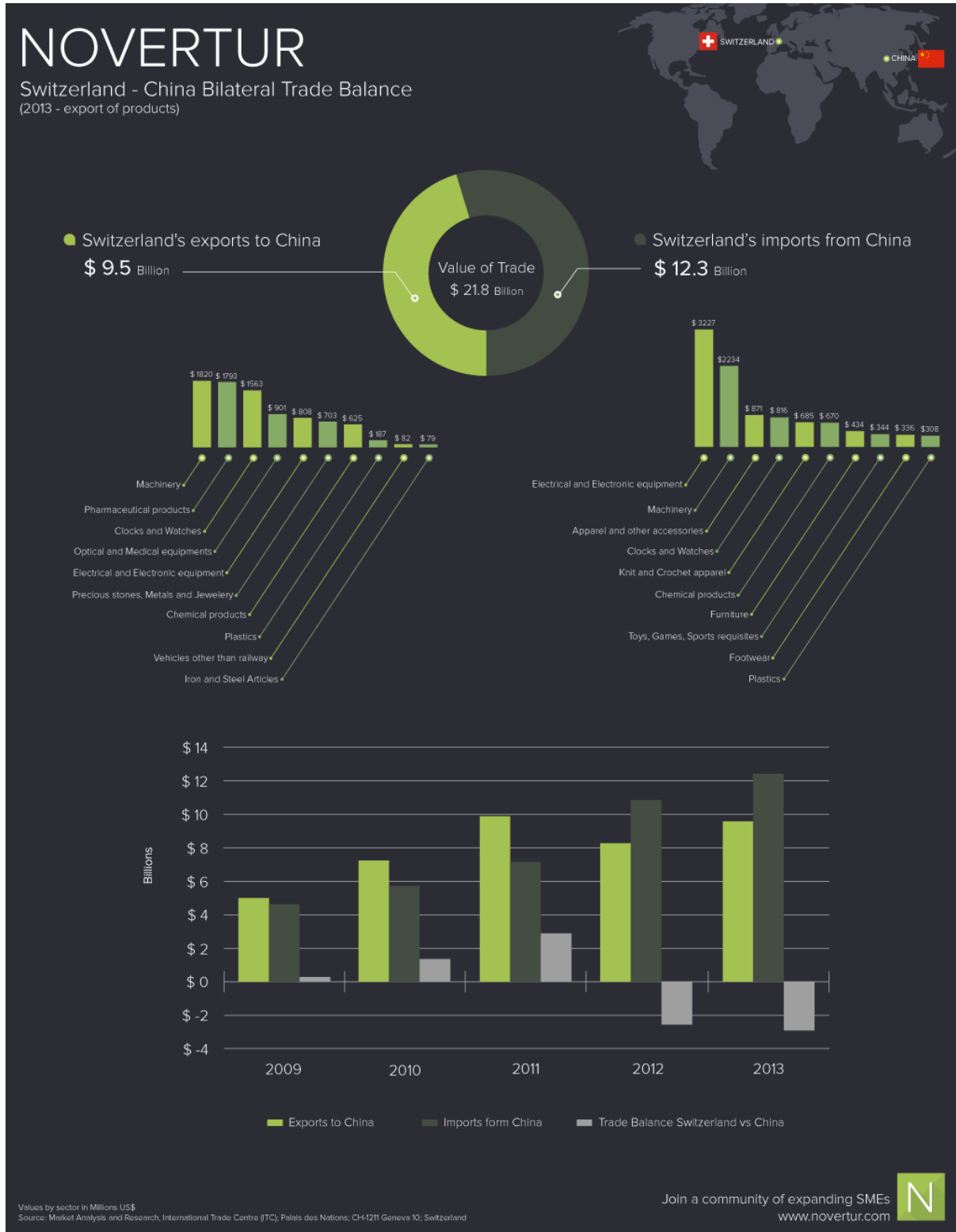
Nell'aprile 2016 una visita del Presidente di turno della Confederazione, Johann N. Schneider-Amman, ha portato alla sigla di una collaborazione per l'innovazione strategica¹. Nemmeno un anno dopo è stato il turno di Xi Jinping: il 15 gennaio 2017 il Presidente cinese ha visitato Berna con la consorte in occasione del Forum di Davos, accolto dal Consiglio Federale e dalla Presidente Doris Leuthard. Durante l'incontro i due governi hanno firmato dieci tra protocolli, accordi e convenzioni. Segno che le relazioni sono tornate ottime e hanno raggiunto un apice senza precedenti.

- Le relazioni sino-svizzere e la BRI

Nel 2013 Berna ha stretto con Pechino un accordo di libero scambio senza eguali nel mondo occidentale. Il patto ha dato una spinta al commercio tra i due stati, con la Svizzera che ha avuto la possibilità di esportare più facilmente i suoi orologi di lusso, i suoi macchinari e i suoi prodotti farmaceutici. Sebbene la ratifica dell'accordo sia arrivata solo l'anno successivo ed è dunque ancora presto per giudicare in maniera compiuta gli effetti dello stesso, ci sono stati numerosi segnali positivi che avevano preparato il terreno alla

¹ "Bilateral relations Swiss-China", Federal Department for Foreign Affairs

firma: le esportazioni dalla Svizzera alla Cina tra il 2003 e il 2013 sono passate da 2,5 miliardi di Franchi a 8,8 miliardi, mentre le importazioni da 2,5 miliardi a 11,4.



Come ha fatto la Confederazione Elvetica ad intessere una relazione così stretta con Pechino? Secondo Marc Lanteigne, sinologo dell'Istituto Norvegese per gli Affari Esteri, questa differenza è dovuta alla politica

del “Sonderfall” (i “casi eccezionali”) perseguita dalla Svizzera². Un sistema decisionale che valuta caso per caso, massimizzando i possibili benefici. Così oltre a rimuovere le tariffe bilaterali e le barriere commerciali su beni e servizi, è stata inserita nell’accordo anche una postilla per la protezione della proprietà intellettuale.

Il trattato ha subito alcune modifiche durante la recente visita a Berna di Xi Jinping, con la firma di dieci documenti per dare un’ulteriore spinta agli scambi in diversi settori.

L’apertura della Banca Centrale Svizzera al Reminbi (la valuta cinese, generalmente conosciuta con la sua unità di misura, lo Yuan) è stata fondamentale per consolidare le relazioni bancarie e finanziarie tra i due stati. Già nel luglio 2014 le due banche centrali hanno siglato un accordo bilaterale per lo scambio delle valute valido fino a un limite massimo di 21 miliardi di CHF. A gennaio l’accordo ufficiale per l’internazionalizzazione, seguito quattro mesi dopo dalla richiesta della China Construction Bank di una licenza bancaria svizzera. L’apertura del mercato bancario è necessaria per garantire la reciprocità che aprirà le porte dell’oriente agli istituti elvetici e allo scambio di valuta. Aiuta anche il fatto che Berna sia stata utilizzata dalla Cina come “test” per un’eventuale allargamento degli accordi bancari con altri stati.

A spiegare bene la scelta della Svizzera da parte della Cina ci pensa Joerg Gasser, Segretario di Stato elvetico per la Finanza Internazionale: “Siamo piccoli, non siamo una minaccia alla Cina, non siamo geopoliticamente attivi, non siamo parte dell’UE e abbiamo un mercato aperto ed un’economia stabile. Questo è di particolare interesse per la Cina: uno stato con una certa flessibilità riguardo all’UE e con cui hanno legami stabili e storici.”³

La Belt and Road Initiative costituisce un’altra opportunità per consolidare le relazioni tra i due paesi. Sebbene la Svizzera non si trovi direttamente sulle rotte più trafficate della BRI, né abbia porti, lo sviluppo di collegamenti ferroviari rappresenta un’occasione da non lasciarsi sfuggire. Doris Leuthard, Presidente di turno della Confederazione, ha partecipato al Belt and Road Forum di Pechino nello scorso maggio. Durante la sua visita ha discusso con Xi Jinping di energia, libero scambio, finanza, trasporti e digitale. La visita è stata un’opportunità per tutta la confederazione, con il Cantone di Ginevra che si è aggiudicato un accordo con la compagnia agricola COFCO, che stabilirà nella regione i suoi nuovi uffici. Ulteriori vantaggi potranno essere colti dalle numerose compagnie elvetiche attive nel campo delle infrastrutture e delle costruzioni. I giganti che hanno contribuito alla realizzazione dell’invidiabile rete ferroviaria ed autostradale svizzera possono ottenere un ruolo di primo piano nella costruzione del network infrastrutturale che sta andando a formare l’ossatura della BRI.

² [“What the EU could learn from Switzerland’s free trade agreement with China”](#), Marc Lanteigne, LSE blog.

³ [“Joerg Gasser «Switzerland a China Test Case»](#)”, Finews, 17 Maggio 2017.

- Le opportunità per la Svizzera nella BRI e nei collegamenti ferroviari

Nel 2016, la Cina è stato il quinto paese importatore di merci nella Confederazione Elvetica con un volume di 12.284 milioni di CHF⁴. I legami economici sempre più stretti tra i due stati, favoriti dal FTA, stanno dando un'ulteriore spinta a questi numeri. Ad aiutare è anche la posizione geografica della Svizzera, tra il Mediterraneo e il Nord Europa e il suo talento nella creazione di infrastrutture efficienti.

I mezzi più utilizzati per i trasporti intercontinentali sono stati nave (90%) e aereo (10%). Quest'ultimo risulta il mezzo più veloce ma anche il più costoso (circa 0.50\$ per chilometro e tonnellata, più del doppio del trasporto via nave). Dato il costo, il trasporto aereo viene utilizzato prevalentemente per spedizioni urgenti o di merce deperibile e in quantità ridotte.

Tuttavia, come è ben noto, la Svizzera non dispone di sbocchi sul mare. Le merci in transito che non giungono in aereo devono perciò attraversarne i confini per via terrestre o al più fluviale/lacustre. I porti più utilizzati per trasportare beni in Svizzera sono Hannover, Rotterdam e Genova. Lo stato di salute della flotta commerciale elvetica, composta da 49 navi, non è dei migliori, dal momento che la Marina è stata costretta a cedere 13 imbarcazioni e a chiedere un intervento governativo di 200 milioni di franchi per coprire diversi debiti⁵. Viene dunque naturale pensare alle ferrovie come il miglior mezzo per importare ed esportare merci nella Confederazione. D'altronde, in Svizzera si dice "Für güter, die bahn" (Per le merci, la ferrovia).

E' importante in tal senso il fatto che la Svizzera condivide con il nord Europa (la Germania in particolare) gran parte della tecnologia di circolazione dei treni (distanza tra i binari, alimentazione elettrica, struttura del segnalamento). Perciò, soprattutto la Svizzera tedesca si trova in una condizione ottimale per la ricezione di merci arrivate via nave nei Paesi Bassi o in Germania.

Purtroppo sul confine meridionale questi presupposti vengono a mancare. Sul fronte italiano nelle trafficate linee Monza-Chiasso e Milano-Rho-Gallarate-Luino/Domodossola c'è una carenza cronica di capacità: sono presenti solo uno o due binari per linee internazionali con intenso servizio merci e servizio passeggeri su tre livelli. Il traffico ferroviario a diverse velocità limita molto il numero di treni che può essere instradato giornalmente. Inoltre, i dispositivi di alimentazione elettrica, circolazione e sicurezza sulle reti italiana e svizzera sono totalmente differenti. I collegamenti Genova/Milano – Svizzera sono comunque assidui e si sta lentamente procedendo al potenziamento della rete italiana: dal Terzo Valico tra Piemonte e Liguria che dovrebbe essere terminato nel 2021 al quadruplicamento della linea Rho-Parabiago, dal

⁴ "Rapport Annuel Commerce Extérieur Suisse 2016"

⁵ "Svizzera, la Marina costretta a vendere 13 navi", Franco Zantonelli, La Repubblica, 5 Giugno 2017

triplicamento della rotta Parabiago-Gallarate entro il 2030 al quadruplicamento Monza-Chiasso dopo il 2050.

Quando il viaggio su ferro diviene intercontinentale, i fattori in gioco diventano automaticamente più complessi. Infatti, nel caso di viaggi attraverso molti paesi occorre mettere in conto diverse problematiche amministrative, come l'attraversamento di paesi senza libero transito e la presenza di tasse doganali. Vi sono poi condizioni tecniche differenti, come i cambi di tensione e i cambi di scartamento. Altro problema è la compatibilità di carri e locomotive con le norme di sicurezza di tutti i paesi attraversati che può portare, in molti casi, alla necessità di scaricare le merci alla frontiera e caricarle su un'altra vettura. Il personale di bordo deve essere formato ai diversi regimi di circolazione o occorre valutare l'esternalizzazione della condotta a imprese locali. La manutenzione delle linee non è sempre ottimale e quindi occorre verificare ogni volta che queste siano in grado di sostenere le masse trasportate. Nonostante le numerose difficoltà gli scambi ferroviari tra la Cina e l'Europa stanno diventando sempre più frequenti. Nel gennaio 2017 un convoglio merci dalla lunghezza di 550 m è partito dalla provincia cinese di Zhejiang ed è giunto a Londra dopo diciotto giorni di viaggio (circa la metà del tempo impiegato per un viaggio via nave).

Il servizio è stato organizzato dall'azienda cinese Yiwu Timex Industrial Investment Co, coordinato dalla svizzera InterRail per conto della divisione internazionale di China Railway Corp. (l'operatore nazionale cinese) ed eseguito dalle imprese ferroviarie locali: il vettore nazionale kazako per il tratto con tecnologia russa, DB Cargo per il tratto europeo continentale e DB Cargo UK per il tratto britannico

Già da questo particolare è evidente il contributo che le imprese svizzere possono offrire in termini di infrastrutture e servizi alla Belt and Road Initiative. L'organizzazione elvetica e l'esperienza senza paragoni nella costruzione di linee ferroviarie ed autostradali in territori impervi possono rivelarsi un jolly fondamentale nel successo dell'iniziativa.

L'apertura del polo logistico integrato di Mortara, a soli 80 km dal confine con la Svizzera incentiverà nuove forme di trasporto: il 28 novembre 2017 arriverà il primo treno dalla Cina (Chengdu), sempre sull'asse Polonia-Bielorussia-Kazakistan. Un'ulteriore opportunità è offerta dalla linea che collega il porto di Genova alla Confederazione Elvetica passando per il Piemonte Orientale. A Novara è già attivo il CIM, il Centro InterModale, un interporto da 7 banchine e 60.000 metri quadri di superficie che sdogana treni e camion. Nel frattempo in provincia di Vercelli sono stati inaugurati i nuovi poli logistici di Amazon e DHL, rispettivamente a Larizzate e Saluggia. Questa linea, connessa con il tunnel del Sempione, offre un potenziale maggiore rispetto alla linea già satura che collega l'Italia al Ticino. Oltreconfine si trova infatti il tunnel di base di Lötschberg, rinnovato nel 2007 e lungo circa 35 km, che connette il nord della Svizzera con Briga e l'Italia e che permette un ampio volume di traffico.

La posizione geografica della Confederazione Elvetica nel cuore dell'Europa ne farà uno dei luoghi fondamentali nell'esperienza occidentale della BRI. Il coinvolgimento delle aziende svizzere nell'iniziativa, favorito dagli ottimi rapporti commerciali tra i due stati, servirà da traino alla moderna via della seta, offrendo al progetto nuova energia, risorse ed esperienza.

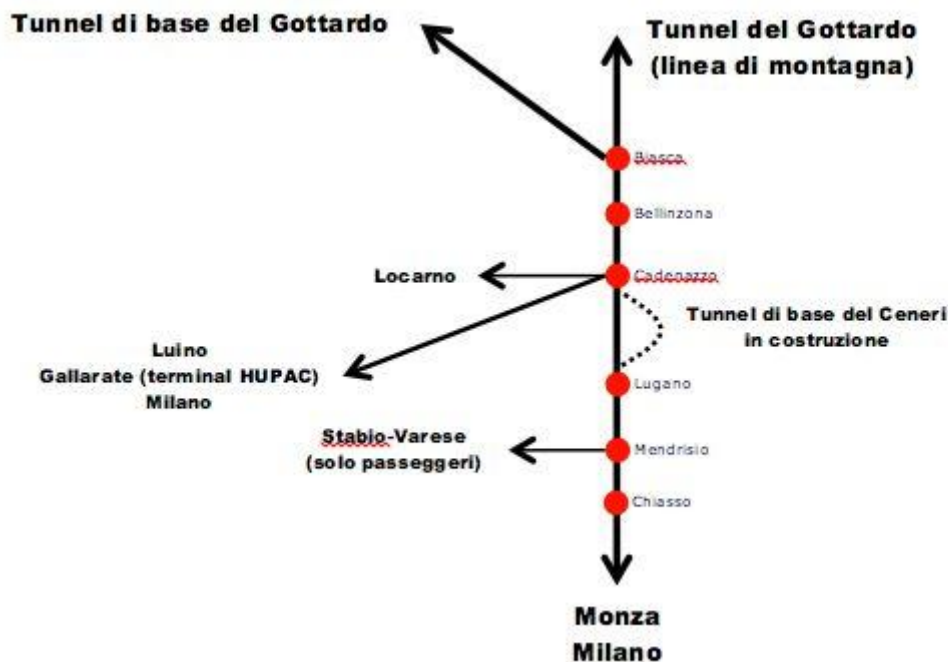
- Il Ticino e la BRI

Secondo dati recenti della Camera di Commercio Ticinese, il volume di scambi tra il Cantone e i paesi più fortemente coinvolti nella Belt and Road Initiative è in aumento. Merci come metalli, veicoli e orologi di lusso vengono esportati verso Hong Kong (+19%), Cina (+14%) e Russia (+31%)⁶. Mostrano un segno positivo anche i rapporti commerciali con i due grandi vicini, Italia e Germania.

Una delle nazioni cruciali nella Belt and Road Initiative, con cui il Canton Ticino sta intessendo relazioni sempre più strette, è il Kazakhstan. I due paesi hanno in comune la posizione geografica nel cuore dei rispettivi continenti e la vicinanza con gli stati economicamente dominanti degli stessi, Germania e Cina. La Città di Lugano, la Camera di Commercio, il Cantone e altri attori hanno deciso di sfruttare al meglio l'opportunità offerta dall'Expo 2017 sull'energia in corso ad Astana, organizzando una serie di giornate per presentare le proprie aziende nel corso della kermesse. E' stata la terza visita nel paese da parte delle autorità del cantone di lingua italiana, seguita poche settimane dopo da una missione dei rappresentanti della regione di Almaty in Ticino.

La posizione del Ticino e il suo network infrastrutturale sono fattori fondamentali per il consolidamento della rete di scambi che è alla base della BRI. La vicinanza all'Italia e ai porti del Mediterraneo e la presenza di un gioiello da poco rinnovato come il tunnel del Gottardo, ne fanno uno dei punti di ingresso privilegiati per le merci che viaggiano tra il nord e il sud dell'Europa. Quest'asse che unisce settentrione e meridione del continente è rispecchiata anche dal sistema infrastrutturale del Cantone. La rete ferroviaria in Ticino è fondamentalmente bidirezionale: nel suo lato sud connette Chiasso a Milano e Genova, con una variante alternativa che passa da Luino; nel lato nord è caratterizzata dalla presenza del Gottardo che unisce il Ticino al Canton Uri e, idealmente, al nord dell'Europa.

⁶ "Export a gonfie vele", Camera di Commercio del Canton Ticino, 14 Novembre 2017



Il tunnel di base del Gottardo è utilizzato soltanto da treni merci e passeggeri a lunga percorrenza: si tratta di 200-250 treni al giorno, di cui solo una cinquantina viaggiatori, mentre la linea di montagna, comunque percorribile, non arriva ai 200, per un totale di 400 treni al giorno.

La presenza del tunnel è strategicamente fondamentale per il Cantone, che altrimenti sarebbe vittima di un isolamento quasi fatale: il Gottardo permette ai ticinesi di accedere in modo più efficiente alle aree di Lucerna, Zurigo, Basilea. Al tempo stesso l'infrastruttura italiana non è fruibile con continuità in quanto soffre di diversi colli di bottiglia e si è rilevato un maggiore interesse nel potenziamento del valico del Brennero (tunnel di base 2030-2040) rispetto alla linea per Chiasso. Ugualmente la linea che congiunge Como con Chiasso e Lugano è saturata e necessita di un allargamento o di uno spostamento del traffico verso l'Arcisate-Stabio, che dovrebbe essere aperta a giorni dopo otto anni di lavori.

Con la messa in esercizio del tunnel di base del Ceneri, sarà anche possibile la circolazione di "autostrade viaggianti", ovvero camion caricati sui treni merci, ad oggi possibile solo nel Sopra Ceneri. Una novità che potrebbe aumentare il volume di scambi, considerata anche l'alta quantità di merci trasportate via gomma in Europa.

- Conclusioni

La Svizzera ha un consistente vantaggio quando si parla di relazioni con la Cina, rispetto al resto dell'occidente: i suoi capisaldi, neutralità a livello militare e pragmatismo a livello commerciale, gli hanno permesso di stringere relazioni senza eguali con Pechino.

Il contributo all'internazionalizzazione del Renminbi e il trattato di libero scambio recentemente siglato hanno dato una spinta ulteriore ai rapporti tra i due stati. Con simili condizioni di partenza è stato presto evidente che nonostante la lontananza geografica la Confederazione Elvetica avrebbe potuto offrire un contributo importante alla Belt and Road Initiative. Il volume di scambi in costante crescita fa ben sperare sugli effetti di una apertura al commercio con la Cina da parte degli stati occidentali.

Al tempo stesso, l'esperienza delle aziende svizzere sui temi infrastrutturali può portare ad importanti innovazioni nella realizzazione pratica dei progetti legati alla Belt and Road Initiative. Rimangono tuttavia ancora diverse sfide e nodi da sciogliere. Dal punto di vista infrastrutturale il ritardo italiano nell'innovazione della propria rete ferroviaria può essere un bastone tra le ruote nel favorire un rapido flusso delle merci tra nord e sud Europa e la condizione in costante declino dei porti nel paese non aiuta su questo fronte. Dal punto di vista politico, finché la Svizzera avrà rapporti privilegiati con la Cina ma sarà circondata da stati appartenenti all'UE, che per il momento non hanno la stessa reciprocità con Pechino, Berna sarà limitata nel suo raggio d'azione.

Il trattato di libero scambio tra Confederazione Elvetica e Cina offre una grande opportunità anche per l'Italia: i porti del Mediterraneo, quello di Genova in particolare, sono i più vicini al confine con la Svizzera e possono dimostrare di essere l'approdo ideale delle merci trasportate via mare. Rimangono da fare numerosi investimenti, nei porti e nei sistemi di collegamento agli stessi, ma l'occasione è da non perdere.

L'antica confederazione incastonata tra le Alpi ha fatto suo il detto "dove non passano le merci passano gli eserciti", garantendo ai suoi cittadini decenni di pace e benessere. Ora sta lavorando per aumentare la libertà e la ricchezza dei propri figli e la sua partecipazione alla BRI avviene proprio in quest'ottica.

Dott. Stefano Basilico

*in collaborazione con in collaborazione con Dott. Andrea Mazzucotelli
si ringrazia l'Ambasciatore Pier Benedetto Francese per i commenti*