

Più opportunità che rischi dall'iniziativa 'pro-globo' della Cina

A Lugano un fitto e articolato seminario organizzato da Easternational e Hong Kong Trade Development Council sull'impatto per la Svizzera (e il resto dell'Occidente) dalla Nuova Via della Seta svela alcuni stimolanti retroscena sul grande sogno cinese

Lugano – È una tematica ormai così diffusa a campeggiare in incontri di diverso livello, a destra e a manca, che potremmo definirla 'virale', usando un neologismo assai efficace e molto in voga.

L'argomento è visto certamente con interesse e curiosità, ma in alcuni angoli dell'Occidente spesso pure con una certa incertezza e perplessità, tanto da sconfinare sovente in ansia e timore (per probabile ignoranza dei termini reali della questione).

Parliamo della New Silk Way - primigenia nomenclatura ufficiale data dalla Cina a questa strategia globale di rivitalizzazione di un trade antico, e quindi successivamente declinata in One Belt One Road dapprima e Belt Road Initiative poi – l'insieme di progettualità quale espressione sul campo di una nuova visione economica, sociale e politica che promana da Pechino, e il cui impatto, seppure finora limitato in termini concreti, potrebbe essere assolutamente devastante (ma anche in termini positivi) sugli equilibri mondiali, se verranno confermate le premesse (e quindi se saranno concretizzate tutte le opere in cantiere sullo scacchiere internazionale).

Al momento pare che il numero dei convegni di riflessione e analisi al riguardo siano superiori a quello dei progetti 'esecutivi' effettivamente avviati.

Per citarne solo alcuni tra questi ultimi, in Italia ha fatto rumore a fine 2017 il lancio, in pompa magna, del [treno diretto da Mortara alla Cina](#) – peraltro rimasto al palo dopo il convoglio d'esordio, ma che, come si è appreso durante il seminario



di Lugano, potrebbe trovare la sua fase di rilancio sotto l'egida di un operatore cinese – e ([la notizia è proprio di questi giorni](#)) la partenza del servizio FCL Full Container Load Europa-Hong Kong da parte della UPS dal terminal intermodale tedesco di Duisburg, il vero e proprio hub continentale per questi servizi transcontinentali.

Tre mesi fa la svizzera Hupac – per parlare di un attore che al meeting al blasonato hotel Splendide Royal giocava in casa, avendo sede proprio a Chiasso, in Canton Ticino – aveva annunciato insieme l'avvio del servizio intermodale tra il proprio terminal di Busto Arsizio/Gallarate

(un'appendice sul territorio italiano che si può considerare a ragione una sorta di 'enclave logistica elvetica') e la città cinese di Chengdi.

Ma da fare, se si prova solamente ad esaminare la matassa di progetti contemplati dalla BRI - e questo lavoro di disamina risulta già una fatica estrema – c'è ancora tantissimo nei 65 paesi finora 'iscritti' (e il bando cinese non è ancora chiuso, sebbene curiosamente l'Italia ancora non sia ufficialmente dentro; potenzialmente il coinvolgimento riguarda 88 paesi).

Lo hanno ben compreso il centinaio circa di partecipanti al workshop pomeridiano "Opportunità per la Svizzera nell'ambito

della Nuova Via della Seta" organizzato dal think-tank Easternational e dalla camera di commercio locale dell'Hong Kong Trade Development Council, insieme ai patrocinanti Sviluppo Cina, Spediporto, Associazione Italia Hong Kong, Hupac, International Propeller Club, Camera di Commercio Italiana per la Svizzera e Invest HK, e col decisivo supporto degli sponsor Omlog, Swiss Logistics Center, Logwin e Gamos.

Il titolo era limitativo alla sola Svizzera ma – come anche sagacemente sottolineato da Marco Borradori, sindaco di Lugano, sempre presente quando si tratti di internazionalizzazione – si potrebbe tranquil-

lamente dire opportunità per tutti i paesi europei e in specie della fascia meridionale-mediterranea, perché in fondo spetta ai partner del continente asiatico decidere dove issare il capolinea dei propri traffici. Autore di una visita di missione nell'ottobre 2016, Borradori ha ricordato come il suo Paese sia antesignano in questo partenariato, avendo già firmato un accordo di libero scambio con Hong Kong nel 2010 e con la Cina nel 2014, e come mantenga solidi rapporti con diverse Università cinesi nell'ambito delle energie rinnovabili e della sostenibilità.

Il primo cittadino ticinese ha poi sottolineato il contributo fondamentale del Paese elvetico allo sviluppo delle infrastrutture con il progetto Alptransit e la recente apertura del tunnel di base del Gottardo che, una volta completato con l'analogo traforo del Monte Ceneri, potrà consentire ai porti italiani di rivaleggiare in Europa e dunque recuperare quote di traffico, a patto che anche la realizzazione delle infrastrutture italiane (e nello specifico il Terzo Valico), proseguo regolarmente.

"Per noi essere un avamposto fisico crea certamente dei vantaggi. Genova, con cui [Lugano ha stretto un gemellaggio](#) di recente, è il nostro porto di riferimento; ci crediamo moltissimo. Tuttavia, non posso fare a meno di constatare una grave lacuna di base, e questa è una nostra pecca: mancano gli ultimi 30 km sino al confine italiano, non ha senso che l'alta velocità ferroviaria si fermi a Lugano..." ha concluso Borradori.

segue da pag. 19

Dopo i saluti istituzionali del primo cittadino della capitale finanziaria del Ticino (quella amministrativa è infatti Bellinzona), Marina Bottinelli, Head of business relations Camera di Commercio Italiana per la Svizzera, dichiarata fautrice di una maggiore osmosi fra le imprese sull'asse italo-elvetico, ha evidenziato il ruolo di 'facilitatore' dell'ente che presiede "come anello di congiunzione fra Italia e Svizzera per le aziende, che potranno sfruttare le situazioni favorevoli che si stanno manifestando con l'implementazione del progetto BRI. La Cina cerca un'alternativa al porto del Pireo, certamente l'Italia ha tutte le carte in regola per assecondare questo piano".

Quindi è toccato al Console Generale d'Italia a Lugano, Ministro Plenipotenziario Marcello Fondi, dare il suo plauso all'evento, ribadendo la necessità di andare avanti con i tutti i progetti previsti per poter mettere in condizione il Paese di giocare un ruolo nel progetto della nuova Via della Seta.

A seguire Giampaolo Botta, Direttore di Spediporto, parlando non solo per la locale associazione degli spedizionieri che rappresenta ma anche per tutto il cluster portuale territoriale, ha ricordato come Genova - superati gli antichi conflitti interiori e datasi quella 'sveglia' necessaria a recuperare il terreno perduto in decenni di ignavia - abbia nuovamente raggiunto la consapevolezza di poter porre la propria autorevole candidatura a competere, senza condizionamenti da complessi di inferiorità, ad armi pari con gli un tempo irraggiungibili scali del Northern Range.

"Grazie alla buona volontà ed alla professionalità che nessuno può mettere in discussione, dal 2006 siamo cresciuti di oltre il 60% nei traffici riducendo i tempi di giacenza delle merci del 40% anche per l'impegno unitario di tutta la comunità portuale; ma non ci vogliamo fermare a questi risultati. Noi di Spediporto siamo molto attivi, ed abbiamo già consolidato



Borradori

due gemellaggi avviati con gli spedizionieri svizzeri e con quelli di Hong Kong". È stato merito di Riccardo Fuochi, vice presidente Easternational e Presidente Associazione Italia Hong Kong (oltre ai ruoli aziendali a capo del gruppo Omlog e associativi presso il Propeller Club meneghino) riuscire ad entrare nel vivo della tematica congressuale. Con una lunga e dettagliata prolusione che ha praticamente toccato tutti gli aspetti dell'iniziativa BRI, l'imprenditore milanese, di stanza a Lugano ma abituato da decenni a fare la spola con regolarità con il Far East per curare i suoi numerosi interessi professionali, ha scerverato con mirabile efficacia e in maniera omnicomprensiva tutte le sfaccettature della poliedrica questione.

"La Nuova Via della Seta altro non è che un proseguimento della storica politica cinese del *Go West*, un'iniziativa - chiamarlo Piano Marshall cinese, come fa qualcuno, sarebbe dunque riduttivo - che presuppone il coinvolgimento di altri Paesi, anche in fase decisionale, su progetti specifici. BRI vede, ad oggi, la partecipazione di 65 Paesi che rappresentano il 70% delle risorse energetiche mondiali, il 63% della popolazione mondiale, 23mila

miliardi di dollari di PIL e il 34% del commercio mondiale, e contempla investimenti di magnitudo esagerata, fino a 8.000 miliardi di dollari".

Fuochi ha poi spiegato che, oltre alla realizzazione di numerose infrastrutture e iniziative logistiche, la nuova Silk Road vedrà

iniziative di sviluppo in diversi settori fra cui agricoltura, energia, manifattura, turismo e altri che porteranno all'apertura di nuovi mercati e quindi nuova ricchezza per tutti i Paesi e le aziende che sapranno coglierne le opportunità. "Nell'ultimo summit del 2017 a Hong Kong sono stati presentati ben 250 progetti indipendenti e collegati nel loro complesso al disegno generale. Si tratta perciò di un volano per tutta l'economia, una doppia opportunità di sviluppo e non una trama a senso unico lungo una sola direttrice di traffico; importante è che ciascun paese sappia cogliere le relative opportunità".

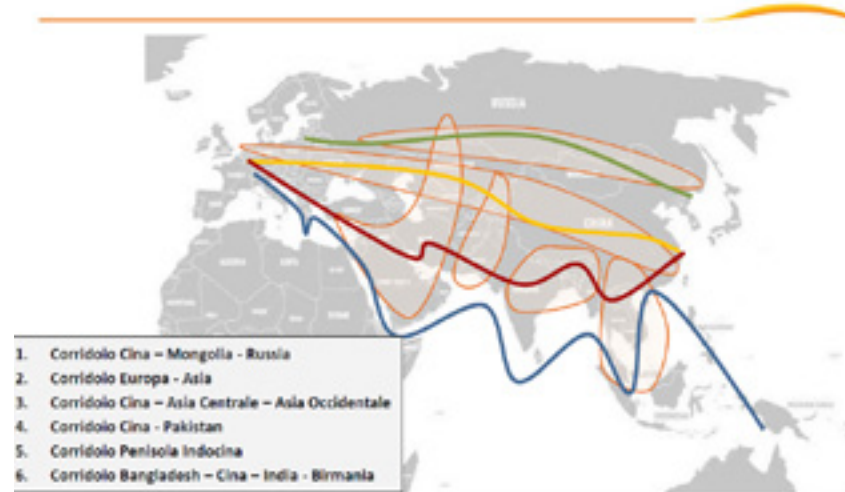
Nello specifico dei rapporti fra Svizzera e Cina, il Vice Presidente di Easternational ha menzionato il Memorandum fra la Banca Nazionale Svizzera e la Banca Nazionale Cinese del luglio 2013 per l'internazionalizzazione dello Youan e i 10 fra protocolli, accordi e convenzioni firmati nel gennaio del 2017, in occasione del Forum di Davos al quale ha partecipato il Presidente Cinese Xi Jinping. L'imprenditore logistico e spedizioniere ha poi sot-

tolineato come l'export svizzero in Cina sia passato dagli 8,8 miliardi di franchi del 2013 agli oltre 25,5 miliardi di franchi del 2016, cifre queste destinate a crescere esponenzialmente con gli sviluppi di BRI, e infine ha messo in luce la grande opportunità di crescita per le istituzioni finanziarie, per le società di trading di materie prime svizzere e per il sistema doganale elvetico, che potrà svilupparsi e modernizzarsi.

In forma smagliante, Fuochi ha poi ceduto la parola ai suoi tre ospiti provenienti dall'Estremo Oriente, per far capire come venga visto con gli occhi a mandarla l'intero progetto (che, come detto, in realtà è una sommatoria di tanti progetti e oltre). William Chui, Regional Director, Europe Hong Kong Trade Development Council, dopo aver ricordato che la Svizzera è membro dell'Asian Infrastructure Investment Bank - AIIB (uno dei due maggiori finanziatori dei progetti BRI assieme alla New Development Bank) dal 2015, ha rimarcato come, all'interno dello scenario della Nuova Via della Seta, Hong Kong rivesta un ruolo di primaria importanza anche per la comunità di business svizzera (investitori, intermediari e project-owner), grazie alla presenza di team multidisciplinari di advisor finanziari, legali e consulenti di diversi settori che possono fornire un elevato livello di servizi alle aziende elvetiche per tutti i progetti di loro interesse.

Chui ha poi specificato come il 62% del flusso di investimenti cinesi esteri passi da Hong Kong e come gli investimenti cinesi in Svizzera siano cresciuti da 9 milioni di dollari nel 2007 a 576 miliardi di dollari nel 2016. Il funzionario cinese ha poi presentato il portale di Hong Kong dedicato, vero e proprio facilitatore e strumento di market intelligence, e invitato le aziende elvetiche al Belt&Road Summit del prossimo 28 giugno, evento che offre l'oppo-

I 6 Corridoi Economici



segue a pag. 21

segue da pag.20

tunità di avviare e sviluppare relazioni di business con i decisori dei Paesi e delle aziende coinvolti nel progetto.

Jinny Yan, Chief China Economist, China Markets Strategy ICBC Standard Bank, ha mandato alla platea un messaggio semplice ma di grande importanza spiegando come BRI non sia solo un'iniziativa cinese ma un progetto globale *win-win* per tutti coloro che vi partecipano e come le dinamiche evolvano con grande velocità. Yan ha sostenuto che la Svizzera potrà giocare un ruolo strategico non solo nel settore dei servizi finanziari ma anche in quei progetti industriali e infrastrutturali che necessitano di integrazione con le componenti ambientali e di sostenibilità, grazie alla grande expertise che il Paese elvetico ha in questo settore.

Tian Lu, General Manager di Chaingjiu Logistics, provider cinese (che ha gestito in esclusiva la logistica dei Giochi Olim-

pici di Pechino 2008) leader nella logistica dell'automotive e operatore di due linee ferroviarie che collegano la Cina all'Europa, Southern Route (che comprende il collegamento Mortara-Chengdu inaugurato lo scorso 28 novembre) e Northern Route (che tocca la Svizzera), ha posto l'accento su due sfide principali per la ferrovia: migliorare le infrastrutture in Polonia, snodo cruciale per i treni che percorrono le due linee, attualmente molto congestionate; e normalizzare il traffico, oggi troppo sbilanciato sulla tratta Europa-Cina, per poter abbassare i costi e renderli competitivi.

È seguita un'appassionante tavola rotonda incentrata non solo sui temi dell'economia ma pure su quelli della geopolitica, che – malgrado i tempi dimezzati (e per una volta la proverbiale tempistica cronometrica svizzera è stata sopraffatta dagli usi ed abusi tricolori...) e il gran numero di



Fuochi e Marazzi

esperti di calibro chiamati a dissertare – ha tenuto incollati alle sedie tutti gli ospiti fino alla conclusione dei lavori.

I 'magnifici sette' della circostanza, partendo anche da premesse diverse e con competenze proprie specifiche, hanno espresso opinioni non del tutto conformi tra loro, nella misura in cui, come legittimo peraltro supporre, non sempre è tutto oro quello che luccica ad Oriente.

Marco Bonaglia, ricercatore dell'Università Cattolica di Milano, ha fatto un interessante affresco su economia e società della macroregione del Delta del Pearl River, costituita da 8 città, quella che sembrerebbe destinata a fagocitare anche la 'miticamente' indipendente Hong Kong, fino a creare un maxi polo di consumo da 60 milioni di abitanti, il maggiore al mondo, per un PIL da 1,5 miliardi di dollari. Nei suoi viaggi indagativi, il cultore della materia ed esercitatore del "Corso di Storia e geoeconomica: lo sviluppo economico della Cina dell'Università Cattolica del Sacro Cuore", ha analizzato nel dettaglio uno dei 5 cluster urbani di riferimento per l'intera Cina, situata fra il cluster del Nord (Pechino-Tianjin) e il delta del fiume Yangtze, uno dei mercati più appetibili all'interno del progetto BRI. "Proprio per questa ragione il Governo Cinese sta accelerando i collegamenti con l'ex

colonia britannica con la costruzione del ponte Hong Kong-Zhuhai ed il potenziamento della linea ferroviaria Hong Kong-GuangZohu".

Stefano De Paoli, Chief Representative, Italy And Ticino, Invest Hong Kong, quale rappresentante del Governo di Hong Kong S.A. Region nonché Presidente di Sviluppo Cina, ribadendo fieramente che l'ex protettorato inglese (ripassato sotto la madrepatria cinese nel 1997), a dispetto delle numerose cassandre, non ha alcuna intenzione di abdicare alla propria indivi-

dualità, ha parlato delle opportunità per le imprese di andare ad Hong Kong e dei servizi messi a disposizione per chi volesse fare il grande passo verso Oriente.

"Hong Kong è di fatto un superconnettore per gli investimenti in BRI e l'unico Paese ad avere un ufficio dedicato a sviluppare i rapporti con i Paesi e le aziende che intendono partecipare al progetto" ha detto De Paoli, dopo aver ribadito la necessità di essere presenti fisicamente ad Hong Kong per sviluppare i rapporti con gli interlocutori chiave e coinvolgere le aziende

segue a pag.22



Bottinelli

segue da pag.21

cinesi, evidenziando la posizione strategica della Città-Stato (4 ore di aereo dai mercati asiatici e 5 ore di aereo da metà della popolazione mondiale), i vantaggi del sistema giuridico di Common Law in vigore, la bassa tassazione esistente, finendo col rammentare alla platea come siano già 500 le aziende italiane operative ad Hong Kong e come alcune di esse abbiano anche realizzato operazioni di acquisizioni di società locali.

Decisamente una voce fuori dal coro è quella che si è levata con giusta enfasi, come 'libero pensatore, da Antonio Selvatici, giornalista investigativo e docente di intelligence economica all'Università Torvergata di Roma, il quale ha rivendicato la paternità dell'unico libro finora mai edito in Italia sulla Via della Seta.

Il volume (tutto da leggere) scritto dall'analista bolognese, che reca come inquietante sottotitolo "Progetto per un'invasione globale" considera, quella della Cina come una sfida strategica, ideologica, economica e persino militare. "Non sono

i soldi a fare la differenza con il mondo occidentale, e specialmente l'Italia, ma la governance; Pechino non parla, decide e fa, in tempi rapidi" sottolinea Selvatici, che paventa il rischio di una sottovalutazione del grande 'sogno cinese' alle nostre latitudini. "L'iniziativa 'Made in China 2025' ha l'obiettivo di innalzare la qualità e il brand dei prodotti cinesi, in particolare quelli tecnologici per distribuirli in tutti i mercati mondiali".

Selvatici ha fornito una serie di stuzzicanti insight geopolitici fra cui gli aspetti energetici di BRI, che prevede la realizzazione da parte della Cina di 30 centrali nucleari all'estero, nonché quelli militari con la costruzione di diverse basi - fra cui una Gibuti per il controllo del Canale di Suez - che le permetteranno a breve di diventare la seconda potenza militare mondiale, esercitando anche una forma di controllo sulle maggiori rotte marittime attraverso la costruzione di nuovi porti sia nel Mediterraneo che in Africa. "La politica d'espansione cinese (*Going Out*



Chui

Strategy) è una realtà con cui bisogna confrontarsi. Il gigantismo navale, il controllo delle rotte e dei porti commerciali favoriranno l'aggressiva politica d'espansione marittima della Cina. Il grande 'sogno cinese' passa anche attraverso la politica delle infrastrutture e la BRI è uno degli strumenti utilizzati per affermarsi. La Cina in pochi anni da umile 'fabbrica del mondo' diventerà la protagonista globale. La sfida strategica, economica, militare ed ideologica è in corso, ma sia l'Europa che l'Italia, non hanno ancora capito il gigantesco sforzo che sta compiendo la Cina per diventare un insostituibile attore. Una concreta alternativa, anche militare, all'Occidente, partner globale a cui rivolgersi, solido punto di riferimento in grado di offrire protezione e vantaggi economici, monetari e politici.

Dall'alto della sua esperienza di mezzo secolo da armatore, e come sempre parlando in maniera (talvolta brutalmente) schietta, Bruno Musso, Presidente Gruppo Grendi, ha approfittato della ribalta luganese per rilanciare, sotto una nuova lente di ingrandimento, il famoso [progetto infrastrutturale B.R.U.C.O.](#) Bi-level Rail Underpass for Containers Operations, che rivaluta le potenzialità di collettore di traffici dei porti italiani (in particolare

Genova, naturalmente beneficiata dalla presenza di fondali elevati), se ci saranno alcuni 'se'; primo fra questi la costruzione di un ambizioso tunnel di ben 38 km sotto l'Appennino ma che, a differenza del tanto agognato Terzo Valico (più breve ma più complesso), essendo a canna unica per l'assenza di passeggeri e di manovratori a bordo dei convogli, sarà di più semplice e meno onerosa realizzazione.

Il pioniere dei trasporti container in Italia negli anni '70 è tornato sul rapporto fra Genova e la Svizzera all'interno del BRI sostenendo che, per servire la Confederazione Elvetica, la Pianura Padana e la Germania del Sud, è necessario riuscire a operare le grandi navi da 20mila TEUs e creare un area di 500 ettari, pari a 2,5 volte il porto di Genova. "Deve essere quindi realizzato un porto da 10milioni di TEUs con spazi logistici di 3mila ettari. Una soluzione è rappresentata dall'allargamento della diga del Porto di Voltri-Prà verso mare trasformandola in banchina dove poter movimentare i container fra le navi e i vagoni a doppia altezza, col tunnel

ferroviario dotato di meccanismo automatico di collegamento ad uno spazio portuale a secco da realizzare nella zona Novi Ligure-Basaluzz (provincia di Alessandria) che andrebbe attrezzata progressivamente con impianti portuali e industriali e una zona di carico/scarico trailer e treni". Un contributo sulla posizione privilegiata della Svizzera nei nuovi rapporti che si instaureranno con il paese della Grande Muraglia è arrivato da Mario Tettamanti, economista ticinese ex bancario ed ex giornalista economico ed oggi in Linktobeijing Consulting Partnership Enterprise, il quale ha redatto un volume che tratta del supporto della finanza privata al progetto di Via della Seta: "China Belt and Road: The Initiative and its Financial Focus", che uscirà a breve attraverso l'editore di Singapore World Scientific.

"La Svizzera può trarre vantaggi dalla BRI grazie ad una diplomazia veloce, società di engineering qualificate e istituzioni finanziarie che si muovono con uno schema di gioco integrato e consolidato che può facilitare la realizzazione dei pro-

segue a pag.23

Progetti Settore Trasporto e Logistica



est
europea servizi terminalistici

segue da pag.22

getti in tutti i Paesi interessati, utilizzando come ponte il mercato finanziario di Hong Kong”.

L'operatore leader del trasporto combinato in Europa, la Hupac, ha inviato il suo attuale responsabile per i rapporti con la Cina, Peter Weber, Director Corporate Development, a rappresentare come si muove la società pan-europea, tra i pionieri nel trade transcontinentale su rotaia. Il manager di lingua tedesca ha rimarcato come il Progetto della Via della Seta non deve essere solo cinese ma globale, ricordando la necessità di ridurre il transit time delle tratte ferroviarie verso la Cina per favorire l'export delle aziende svizzere di prodotti a valore aggiunto e il massiccio impegno dell'azienda che rappresenta in tecnologia per il miglioramento della qualità dei servizi.

La Cina è sempre più vicina grazie al nuovo servizio che la società intermodale di Chiasso sta sviluppando in collaborazione con Only Italia per collegare il terminal intermodale di Busto Arsizio/Gallarate con la città di Chengdu, 15 milioni di abitanti nel cuore del Sichuan con un treno che in 18 giorni coprirà l'enorme distanza che collega questi due luoghi.

Last but not least, Stefano Devecchi Bellini, vice presidente e co-fondatore di Gamos Group, Passione Italia, ha raccontato alcune fasi dei processi di logistica e distribuzione dei prodotti di interscambio tra i due paesi, in particolare quelli alimentari, ponendo l'accento sul fatto che, per gli operatori di distribuzione, lo sviluppo delle infrastrutture previste da BRI in Cina (e in particolare le ferrovie) sono fondamentali e che il costo della logistica oggi sia ancora un limite per che ostacola la maggiore penetrazione di prodotti Made in Italy. “Altrettanto importante è essere presenti sul territorio per sviluppare una profonda conoscenza dell'ecosistema locale che è il primo degli investimenti da fare” ha chiosato Devecchi Bellini, forte di una consolidata presenza sul campo.

Doppia Opportunità: Flusso EU → Cina



Le conclusioni dell'evento sono state affidate al 'cinesista' Marco Marazzi, Presidente di Easternational (Think-Thank di riferimento italiano sul progetto BRI) che si è detto felice di aver organizzato quest'evento in Svizzera, Paese che gode in Cina di una ottima reputazione: “Abbiamo messo a fattor comune testimonianze eccellenti e fornito un contributo pratico sullo stato dell'arte del progetto BRI e le diverse opportunità per le aziende Svizzere. Per quanto riguarda l'Italia, vorrei porre l'accento sulla necessità che i progetti italiani infrastrutturali, come Terzo Valico e TAV, non subiscano rallentamenti per non danneggiare l'immagine del nostro Paese in Cina; l'integrazione Euro-Asiatica è inevitabile e L'Italia può giocare, in questo scenario, un ruolo strategico. Auspico poi, che ai tavoli di confronto con la Cina, possa esserci una forte presenza dell'Unione Europea per poter negoziare con il Gigante Asiatico con un maggior potere contrattuale”.

Come detto, se il mantra di giornata era sostanzialmente “W la Cina e la sua iniziativa 'ecumenica' BRI”, qualche dubbio e perplessità legittimo può essere rimasto a quella minoranza che, magari con sospetto

esagerato, cerca di cogliere qualche sfumatura a mo' di boomerang.

Il quesito di fondo - che ha visto peraltro una maggioranza di relatori tacitamente schierata sul fronte della positività - resta infatti: ci sono anche dei rischi in tutto ciò



Botta

o è solo un'opportunità per noi 'poveri' (specie di questi tempi) cittadini e imprenditori italiani ed occidentali?

Poi, a latere di questo quesito primario: la BRI terrestre - l'interminabile asta ferroviaria tra Est ed Ovest biforcata in due rami paralleli - metterà in crisi il trasporto marittimo intercontinentale che tradizionalmente passa da Sud sulla rotta Far East-Europa solcata da enormi navi portacontainer?

Terminal Europa in predicato di assurgere a primo porto gateway continentale potrebbe costituire un valido indizio - possono tornare in auge i porti gateway, e dunque Genova è in pole position insieme a Trieste (staccato per di una buona lunghezza) e, molto forse, Venezia.

Ma la posizione italiana resta peraltro ancora nebulosa. Non più tardi di un anno fa, il nostro premier Gentiloni al ritorno dal Forum di Pechino affermava con con-



E i porti del Mediterraneo, specie quelli italiani, saranno avvantaggiati dalla rivoluzione infrastrutturale in corso? Non dimentichiamo che c'è un raddoppio del Canale di Suez appena completato con già primi effetti concreti sul traffico in transito egizio, in sensibile incremento.

Invece potrebbe essere messa a repentaglio la supremazia dei porti di transhipment del Mediterraneo; la loro rendita di posizione è già messa in discussione, gli stessi **hub italiani sono in crisi di traffici**, mentre i cinesi vanno al Pireo, eletto come loro presidio portuale in Occidente. Sotto queste premesse - e la presenza in sala di un attento osservatore come Gilberto Danesi, numero uno di quel PSA VTE Prà

vinzione che “la Cina vuole puntare su Genova e Trieste”; ma da allora sostanzialmente non si è registrato alcuno sviluppo.

Aleggia ancora l'idea cinese di creare in Nord Italia un hub logistico di valenza europea, forse vicino a quella stessa Vado Ligure dove il colosso dei mari e dei porti Cosco è già diventata socio al 40% del suo alter ego europeo, il gruppo danese AP Moeller (Maersk-APM Terminals).

Interessanti anche gli aspetti finanziari legati all'iniziativa; il fondo statale cinese Silk Road Fund - lo stesso che ha il 5% in Autostrade per Italia e una quota in Pirelli

segue a pag.24

segue da pag.23

– ha messo in campo 40 miliardi di dollari. Da registrare anche una certa levata di scudi contro la voracità finanziaria cinese e i loro metodi di acquisizione delle società europee; ben 27 paesi Ue su 28 (tutti tranne l'Ungheria) hanno rivolto una pesante critica alla Via della Seta, la quale va contro l'Agenda di Liberalizzazione del commercio decretata in sede UE.

La presenza orientale nel Vecchio Continente e nel Belpaese è progressivamente incalzante, come noto. Gli investimenti cinesi in Europa tra 2010 e 2016 sono passati da 20 a 35 miliardi dollari, e l'Italia è il terzo mercato di destinazione degli sforzi della Cina. Dal 2000 al 2017, ben 250 gruppi cinesi hanno investito in Italia, al 90% acquisendo il controllo della maggioranza azionaria; 70% sono investimenti *greenfield* 30% acquisizioni (di cui 60% da italiani e 40% da stranieri).

Lecito porsi il dubbio: vengono per copiare e rubare know how o sono presenze virtuose per le nostre società ed economia? In sintesi, conviene combattere il



nemico invasore o viceversa accogliere a braccia aperte l'amico visitatore?

Ricapitolando, abbiamo il paese più popoloso del mondo, e l'economia potenzialmente più forte, che mostra una voglia smisurata di egemonia mondiale, al limite mascherando questa strategia come iniziativa pro-globo terrestre.



Il suo governo da un quinquennio ha avalato una strategia di crescita, lanciata dal premier in pompa magna 2013; si tratta di una seconda rivoluzione culturale per la Cina, dopo quella maoista, finalizzata a far diventare il paese un'economia capitalista di consumatori.

Termine preciso di questo processo in atto è il progetto Made in China 2025, che in pochi anni vuole creare un manifatturiero avanzato, puntare su hi-tech, green e innovazione; non più far considerare il paese la fabbrica di giocattoli e abbigliamento, 'cineserie' e 'falsi', ma invece beni di lusso e sofisticati.

Ma, come bene anche rilevato da Selva-

tici, BRI ha pure una valenza politica e militare: basti considerare i grossi investimenti cinesi a Gibuti, un presidio strategico per il controllo dei flussi navali in ambito di trasporto petrolifero.

Come riepilogato al congresso di Lugano, il BRI già oggi vuole collegare (almeno) 68 paesi mondiali sparsi in 3 continenti (c'è pure una parte di Africa) che coprono il 65% della popolazione mondiale lungo 6 corridoi tra terra e mare.

Pechino vuole anche rivitalizzare alcuni territori depressi, quelli di transito, le repubbliche 'dimenticate' della cintura transcaucasica.

Sappiamo che esistono più alternative ter-

segue a pag.25



P.L. FERRARI & CO.
P&I INSURANCE BROKERS
A MEMBER OF THE LOCKTON GROUP OF COMPANIES

P&I purists since 1959



Genoa, Naples, Ferrara, Monaco, Athens, Istanbul, London

plferrari.com



segue da pag.24

restri, diversi landbridge, che attraversano varie frontiere.

Esiste poi anche un'alternativa da nord marittima, la cosiddetta Via della Seta Polare o Artica, che contempla di passare attraverso il porto russo di Sabetta, arrivare al porto norvegese di Kirkennes, di lì avviare la merce su una nuova ferrovia collegata alla Finlandia sino ad un nuovo tunnel sottomarino per l'Estonia e di qui l'allacciamento alla rotta Transbaltica verso la Polonia e il centro Europa.

Ma la dicotomia nave-treno ha senso? Sono queste due modalità in reale concorrenza?

La risposta parrebbe negativa. Secondo calcoli attendibili, la Via della Seta ferroviaria, quando sarà a regime, avrà capacità massima di 100 treni da 120 TEUs al giorno. Ipotizzando una loro circolazione 300 giorni all'anno, ne deriva una capacità potenziale annua di 3,6 milioni TEUs annui, davvero poca roba sul commercio mondiale marittimo, che vale circa 20 volte tanto.

In realtà si tratta di vettori con valenza diversa a seconda delle necessità (di urgenza, principalmente) delle merci, nella misura in cui si ravvisano i seguenti transit time sulla rotta Asia-Europa: nave 30 giorni (da 24 a 40); ferrovia 15 giorni (12-18); aereo 1 giorno (2); nave polare 25 giorni (30-35)

In conclusione, con un sottile gioco di parole, considerata la location del congresso, si può sintetizzare che la Via della Seta è decisamente 'TiCina'; ma, viene da chiedersi all'uomo della strada, questa seta è un tessuto ruvido o morbido sulla nostra pelle?

Angelo Scorza



Soluzioni

software
per lo **shipping**

omnia
informatica

www.omniainformatica.it

Svizzera-Cina con vista sul lago

Secondo Lugano Commodity & Shipping Club Networking Dinner

Gli argomenti trattati al convegno tenuto nel pomeriggio all'hotel Splendide Royal sono stati al centro delle conversazioni intercorse tra una cinquantina di ospiti che hanno aderito al secondo degli appuntamenti 'inventati' congiuntamente da Finlantern e Ship2Shore, dopo quello di grande successo [all'esordio due mesi prima](#).

Il 2° Lugano Commodity & Shipping Club Networking Dinner, che ha avuto come spettacolare location l'hotel The View a Paradiso, con vista panoramica sul Lago di Lugano, ha registrato – dopo il cocktail e prima del buffet – una serie di interventi 'in pillola' che hanno sostanzialmente riassunto le tematiche dibattute nel corso del convegno "Opportunità per la Svizzera nell'ambito della Nuova Via della Seta".

Introdotti da Riccardo Esposito (Finlantern) e Angelo Scorza (Ship2Shore) si sono avvicendati, soprattutto a beneficio



dei pochi ospiti assenti durante la giornata, Riccardo Fuochi (Omlog), William Chui (HKTDC), Gianluca Mirante (HKTDC), Antonio Selvatici (Università Torvergata) e Marco Marazzi (Easternational).

Tra i presenti in sala, delegati di VTE (PSA), Furlog, Grendi, Spediporto, Autamarocchi, AON Benfield, Studio Legale Abbate, Genoa Chambers, Kazmunaygas Trading, BC Insurance, UBS, Filhet-Allard Maritime, Sogeco, Studio Bonelli Erede.

L'appuntamento per il 3° Lugano Commodity & Shipping Club Networking Dinner è previsto a fine settembre.