



FERROVIE

Utili in crescita per i treni del gruppo BVZ

■ Il trasporto regionale e il trasporto merci hanno portato un buon esercizio 2017 al gruppo vallesano attivo nei trasporti turistici BVZ. Particolarmente positiva la crescita della Gornergrat Bahn e di Glacier Express. I ricavi totali di BVZ sono aumentati del 6% a 151,5 milioni di franchi. Anche i costi operativi sono aumentati del 2,7% a 111,4 milioni di franchi. Il profitto da parte sua ha superato nettamente il va-

lore dell'anno precedente del 42,7% a 12,5 milioni di franchi. Il Gornergrat Bahn ha contribuito con un aumento dei ricavi a 30,2 milioni (+14,7%), grazie alle maggiori vendite durante la stagione estiva e autunnale, nonché grazie ad attrazioni come il gioco all'aperto «Romeo e Giulietta sul Gornergrat». Anche il Glacier Express, che opera come società anonima indipendente dal mese di agosto 2017, ha tra-

sportato il 18,2% di passeggeri in più. In totale 220.000 persone hanno utilizzato il treno turistico. La domanda è cresciuta principalmente dal sud-est asiatico, dall'India, da Taiwan, dalla Cina, dalla Corea del Sud, dal Giappone e dagli Stati Uniti. Mentre i ricavi nel traffico regionale, nel trasporto merci e nei trasporti automobilistici sono cresciuti del 6,7% a 59,4 milioni di franchi.

Trasporti Gli atout della Liguria

Convegno a Lugano sui vantaggi del nuovo corridoio logistico che parte da Genova Per la Svizzera si aprono possibilità interessanti, ma ci sono ostacoli da superare

GIAN LUIGI TRUCCO

■ Genova è il porto naturale non soltanto del Ticino, ma della Svizzera, della Germania Meridionale e delle aree adiacenti, uno degli epicentri economici più importanti d'Europa. A livello di infrastrutture portuali e di trasporto ferroviario molto si è fatto ma molto rimane ancora da fare, superando «miopia politica e condizionamenti finanziari», come ha affermato Marco Borradori, sindaco di Lugano, aprendo il convegno «Un mare di Svizzera» al LAC di Lugano. Borradori ha anche citato scherzosamente la celeberrima canzone di Fabrizio De André «Creuza de mä», con il riferimento non troppo lusinghiero che il cantautore dà della «gente de Lügen, facce de mandrillæ» (imbroglioni, n.d.r.). Ma la diffidenza del cantautore è nei fatti superata dalle iniziative sempre più ampie che legano Lugano con la Superba, come il progetto LuMiMed, presentato dal suo coordinatore Luca Clavarino: un programma ambizioso che vede istituzioni pubbliche e private, professionisti di diversa estrazione ed operatori del settore uniti nel trovare soluzioni ai colli di bottiglia che limitano il trasporto ferroviario ed intermodale, oltre che nel migliorare la logistica ed i servizi portuali della Liguria. Un programma nei confronti del quale, ha indicato Clavarino, hanno mostrato interesse grandi banche elvetiche fra cui UBS e Credit Suisse, disposte a fornire finanziamenti privati che si unirebbero ai fondi pubblici, facilitando la realizzazione dei progetti. Problemi, sfide ed opportunità dell'asse ferroviario Genova-Rotterdam e dei terminali portuali liguri sono stati discussi nei loro diversi aspetti, in previsione del completamento del traforo del Ceneri, previsto per il 2020, e dell'ormai avviato «terzo valico», quello dei Giovi alle spalle di Genova, per il quale è stato finalmente completato il finanziamento, come ha indicato Giovanni Toti, presidente della Regione Liguria, che ha parlato del «sistema Nord-Ovest» come area trainante dell'intera Italia, lamentando tuttavia non solo il peso della burocrazia, ma gli ostacoli che spesso vengono frapposti dal fronte giudiziario. Toti ha ricordato fra l'altro come proprio oggi (15 marzo) si inauguri il servizio passeggeri ad alta velocità fra Genova e Milano, che sarebbe poi destinato ad in-

tegrarsi nel corridoio Milano-Zurigo dopo il completamento della trasversale alpina. Lugano verrebbe a quel punto a trovarsi in una posizione logistica particolarmente favorevole. Per quanto riguarda il traffico merci, tuttavia, le sfide non mancano, e molte fra esse recano il marchio del Dragone. La merci cinesi sono prevalenti fra quelle che raggiungono il Mediterraneo, passando per Suez, facilitate dagli imponenti lavori di rifacimento che il canale ha subito. Ma solo una parte si ferma allo scalo di Genova, mentre altre doppiano Gibilterra e fanno rotta verso Rotterdam ed altri porti del Nord, anche per merci con destinazione Germania, allungando il viaggio mediamente di cinque giorni, con tutti i costi aggiuntivi per gli armatori. Una situazione a cui si vuole porre rimedio, facendo di Genova, ove le merci del Far East costituiscono il 30% dell'intero traffico, la prima città ed il primo porto del Mediterraneo, vincendo la concorrenza di Marsiglia e Barcellona. Lo hanno affermato Marco Bucci, sindaco di Genova e Paolo Signorini, presidente dell'Autorità del sistema portuale della Liguria Occidentale, che raggruppa Genova, con Sampierdarena e Voltri, e Savona con Vado. I porti liguri hanno una peculiarità, visto che l'86% delle merci movimentate prende la via dell'entroterra. E nel sistema nave-treno i «colli di bottiglia» permangono, hanno rilevato gli operatori: i 28 chilometri critici fra Vezia e Chiasso non completati, l'attraversamento dell'area Monza-Brianza, il by-pass di Milano ed il «terzo valico» in ritardo. Tutto ciò obbliga ad una velocità di servizio troppo limitata ed abbassa il livello complessivo di efficienza. Ciò mentre il piano cinese «One belt One Road» avanza non solo in ambito marittimo, ma anche in quello ferroviario tra il Far East e l'Europa, con investimenti per Pechino di 900 miliardi di dollari. Al Pireo, al cui rinnovamento la Cina ha messo mano da tempo, si stanno aggiungendo altre strutture e la Transiberiana si sviluppa a Sud lungo l'asse Baku-Tbilisi fino alle sponde turche, mentre la diramazione a Nord tocca il nodo di Duisburg in Germania. Il traffico su questa direttrice non è per ora rilevante, ma cresce costantemente e per il 2020 è previsto un movimento di circa 100.000 container l'anno. A ciò si



OPPORTUNITÀ È ora di dare un'accelerazione al progetto che potrebbe rafforzare il ruolo della Svizzera nei trasporti europei. (Foto Maffi)

aggiunge la potenziale concorrenza della nuova rotta artica che lo scioglimento dei ghiacci rende sempre più praticabile, sicura e conveniente. Ma il sistema portuale Genova-Savona, cui si dovrà collegare La Spezia con l'auspicio di un'unica authority, sul modello degli altri Paesi, non sta a guardare, ha affermato Signorini, ed è pronto alla sfida, dopo anni di immobilismo. La fase buia delle banchine vuote, della conflittualità permanente, degli scioperi e delle inefficienze è solo un ricordo. I volumi di traffico crescono (2,6 milioni di unità l'ultimo anno), imponenti investimenti sono stati effettuati a Voltri e Vado, una nuova diga foranea è in progetto, con nuovi bacini. Va migliorata l'efficienza e sono da abbassare i costi, ed a ciò contribuiranno nuove strutture intermodali, anche all'interno del territorio, convogli più lunghi (750 metri) ed operazioni doganali più snelle, oltre all'eliminazione di balzelli spesso ingiustificati. Solo così la gara con i porti del Nord Europa potrà essere vinta.

PROCESSORI

USA: Broadcom non acquisterà la Qualcomm

■ Broadcom rinuncia all'acquisto di Qualcomm, dopo che il presidente Trump ne aveva bloccato l'acquisizione per motivi di sicurezza nazionale. Lo ha annunciato la stessa società di Singapore. Per assicurarsi Qualcomm, Broadcom a inizio febbraio aveva avanzato un'offerta da quasi 120 miliardi di dollari. Qualcomm è oggi uno dei più grossi produttori al mondo di processori per smartphone ed è una delle aziende che ha contribuito di più allo sviluppo delle reti e del settore mobile. Lo spostamento annunciato della sede di Broadcom da Singapore agli USA non aveva rassicurato il Comitato per gli investimenti esteri degli Stati Uniti.

NOTIZIEFLASH

INDUSTRIA

In Cina la produzione sale oltre le attese

■ La produzione industriale in Cina sale a gennaio-febbraio del 7,2% annuo, più del +6,2% di dicembre e soprattutto oltre le previsioni dei mercati a +6,1%. Il dato, diffuso dall'Ufficio nazionale di statistica, è il più solido da giugno 2017. Inoltre, le vendite al dettaglio in Cina hanno segnato a gennaio-febbraio un incremento annuo del 9,7%, in accelerata sul 9,4% di dicembre e poco sotto il 9,8% atteso dai mercati. A sostenere il trend sono stati il settore delle auto (+9,7% da +2,2%) e quello dei materiali per costruzioni (+6,8% da 5,2%).

PECHINO

Il fondo sovrano CIC esce da Blackstone

■ Il fondo sovrano cinese, China Investment Corp (CIC), vende la sua quota in Blackstone, mettendo fine a una partecipazione di 11 anni che ha rappresentato uno dei primi tentativi di Pechino di espandersi all'estero. La vendita arriva mentre le tensioni fra gli Stati Uniti e la Cina aumentano sulla politica economica internazionale, con la Casa Bianca che ha citato l'export e le politiche commerciali di Pechino come una minaccia per gli Stati Uniti. CIC aveva il 9,9% di Blackstone.

STATI UNITI

Vendite al dettaglio in rallentamento

■ Le vendite al dettaglio negli Stati Uniti nello scorso mese di febbraio hanno registrato una diminuzione dello 0,1%. Il dato pubblicato ieri è peggiore delle attese degli analisti, che invece scommettevano su un aumento dello 0,3%. Al netto della voce automobili, le vendite al dettaglio sono progredite dello 0,2%. Ieri è anche stato reso noto che i prezzi alla produzione negli Stati Uniti nel mese di febbraio sono saliti dello 0,2%. Il dato è superiore alle attese degli analisti, che scommettevano un aumento dello 0,1%.

Fintech Dal Credit Suisse altri 30 milioni per le PMI

■ Dalla costituzione della società di investimento «SVC - SA per il capitale di rischio delle PMI» nel 2010, Credit Suisse ha fornito a 44 aziende un capitale d'investimento complessivo per circa 110 milioni di franchi. Ora Credit Suisse ha deciso di mettere a disposizione ulteriori 30 milioni di franchi in capitale di rischio da utilizzare per investimenti nel settore Fintech svizzero. Consentendo a SVC SA di investire in questo nuovo campo, Credit Suisse intende contribuire ulteriormente alla promozione dell'hub Fintech svizzero e al rafforzamento della piazza produttiva del Paese. Otto anni fa Credit Suisse aveva fondato la società «SVC - SA per il capitale di rischio delle PMI» in collaborazione con lo Swiss Venture Club, dotandola di un capitale di rischio di 100 milioni di franchi, per sostenere le PMI svizzere e rafforzare la piazza produttiva e lavorativa svizzera. Fino a oggi sono stati investiti circa 110 milioni in 44 aziende, e alcune posizioni sono già state cedute con una plusvalenza. Se finora non erano previsti investimenti in PMI del settore dei servizi finanziari, è stato fi-

nalmente creato un nuovo cluster di investimento per le aziende Fintech, che avranno a disposizione altri 30 milioni di franchi. Il capitale è destinato principalmente alle imprese che sviluppano e portano sul mercato innovazioni finanziarie. Vengono sostenute sia le Fintech che hanno sede in Svizzera sia quelle che hanno un chiaro legame con la Svizzera. Gli investimenti vengono definiti da un Fintech Investment Committee appositamente creato. Didier Denat, presidente del Consiglio di amministrazione di SVC AG e responsabile Corporate & Investment Banking di Credit Suisse (Svizzera) SA, ha dichiarato: «In quanto banca per gli imprenditori, uno dei nostri obiettivi prioritari è adottare diverse misure per rafforzare e promuovere ulteriormente la piazza produttiva svizzera. Tra queste vi è la messa a disposizione del capitale di rischio alle PMI con potenziale di crescita. Con questo capitale d'investimento aggiuntivo di 30 milioni di franchi per SVC SA intendiamo trasmettere un chiaro segnale a sostegno dell'hub FinTech svizzero».

QUANDO SI PARLA DI...

LESSICO FINANZIARIO A CURA DELL'ASSOCIAZIONE SVIZZERA DEI PATRIMONI

Volatilità e investimento

La volatilità è la misura statistica delle fluttuazioni che i prezzi di uno strumento finanziario od indice di mercato subiscono durante un certo periodo di tempo. Normalmente si determina attraverso la deviazione standard, cioè la variazione media rispetto al valore medio dei prezzi. In campo finanziario la volatilità è la principale misura del rischio: più essa è elevata più lo strumento si considera rischioso anche se tale principio è quanto meno riduttivo, visto che si riferisce al passato su base puramente statistica. Un'elevata volatilità indica che il prezzo può variare significativamente anche in tempi relativamente brevi. La misura del cosiddetto beta indica quanto uno strumento è più o meno volatile rispetto alla media del suo mercato di riferimento. Un beta di 1,3 significa che il titolo si è mosso del 130% rispetto al

movimento del 100% del mercato di riferimento. L'indice di volatilità più conosciuto, definito impropriamente "indice di paura", è il VIX, riferito alle opzioni sui titoli azionari dello Standard & Poor 500. Il legame fra volatilità ed opzioni è stretto, in quanto da un lato le opzioni, diritto di comprare o vendere a scadenza a prezzi prefissati, servono a proteggersi dai rischi di mercato (soprattutto l'opzione ribassista put), e poi perché più la volatilità è elevata, più caro è il prezzo delle opzioni. Per lungo tempo la volatilità è stata estremamente bassa, ha avuto un'impennata a febbraio con il flash-crash dei mercati azionari ed ora si situa su valori più vicini alle medie storiche. La volatilità non è solo un fattore cui l'investitore guarda nella scelta degli strumenti, ma può essere essa stessa oggetto d'investimento. Si possono scegliere

re fondi con portafogli a beta elevato, oppure si può scommettere su di un aumento od una diminuzione della volatilità, andando long o short rispetto ad essa. Si tratta di strumenti, quali i Volatility Targeted Funds, i Risk Parity e gli ETF che hanno l'indice VIX quale sottostante, dalle strategie complesse e rischiose. Lo si è visto in occasione del tonfo borsistico di febbraio, allorché il lungo periodo di bassa volatilità, che si pensava potesse continuare, si è interrotto bruscamente. Poiché questi strumenti hanno un leverage elevato, cioè sono molto indebitati, un minimo aumento della volatilità e del costo del denaro portano a vendite precipitose delle posizioni, amplificando le situazioni negative di mercato. Chi puntava sull'aumento della volatilità ha guadagnato, ma molti si sono leccati le ferite.

WWW.VSV-ASG.CH

