

MONDO&MERCATI

Asia. Infrastrutture, finanza e servizi sono stati valorizzati al meglio per competere su una piazza dominata da giganti

Singapore, non solo hub marittimo

La città attira business da tutto il mondo - Carta vincente l'alto livello di istruzione

Rita Fatiguso

SINGAPORE. Dal nostro inviato

Vista dal grattacielo della Psa, la Port of Singapore Authority, l'eredità del compianto Padre della Patria Lee Kuan Yew, l'uomo che ha creato Singapore dal nulla rendendola indipendente, è più chiara: difendere le posizioni come hub strategico nel Sud-Est asiatico, a partire dalla logistica, ma senza farsi intimorire dalle lusinghe dell'incombente gigante cinese. L'anno prossimo ci sono le elezioni, bisognerà darsi da fare e valorizzare l'esperienza del passato.

Istruttivo il giro tra i terminal sterminati che si insinuano nell'abitato senza dare, in apparenza, alcun fastidio al traffico cittadino. «Psa Singapore terminals ha ancora il primato del porto transshipment più grande al mondo - dice Ken Wong, group corporate affair di Psa - nel 2014 abbiamo gestito un volume di 33,55 milioni di Teus. Ci sono, per giunta, lavori in corso, ma i nostri sette terminal per container sono collegati a 600 tra i più importanti porti del mondo».

A Pasir Panjang e Sembawang Wharves c'è il terminal per le automobili e quello per il traffico generale, insieme rappresentano il multipurpose MPT che nel 2014 ha gestito 0,96 milioni di tonnellate di traffico cargo e 1,29 milioni di veicoli. Ogni giorno ci sono 30 partenze per il Sud Est asiatico, 12 per Greater China. Cosa può ricavare in queste condizioni, Singapore dalla Maritime Silk Road di Xi Jinping? Ken Wong è molto sintetico, lavora da un decennio per Psa, un'esperienza importante, la sua: «Come expertise nulla, Singapore ne ha da vendere. Come volumi legati all'integrazione dell'area si, c'è molto da guadagnare, ma è una

scommessa molto lunga». Una conferma arriva dalla storica ditta navale Fratelli Cosulich: «I miei zii e mio padre sono arrivati qui trent'anni fa, nella gestione del carburante eravamo gli unici stranieri ora siamo in tre - dice Timothy Cosulich -, ma anche se siamo più sicuri, la competizione delle piazze vicine, specie con la Malesia, è fortissima. Singapore ha saputo inventarsi da zero, valorizzando tutte le potenzialità, ma adesso deve stare attenta».

Questo monito vale per i porti, per la finanza, per la capacità

ASPETTATIVE

La futura integrazione con la Maritime silk road cinese porterà un ulteriore aumento dei volumi di traffico sul porto

dei suoi servizi, per l'energia rinnovabile, per il turismo che Singapore si è inventato di sana pianta, spingendo i passeggeri dello scalo di Changi a rimanere qui, a fermarsi. La città ha acquistato una fisionomia molto precisa e attraente, una skyline davvero particolare. «La città nel giardino», questo è lo slogan ricorrente.

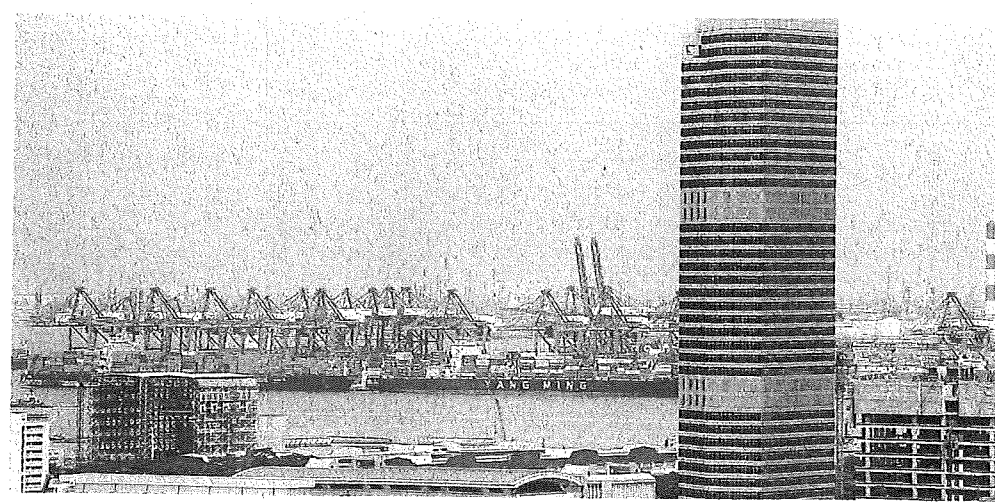
Il rapporto sulla competitività delle economie asiatiche diffuso al Forum di Boao dedica ampio spazio a Singapore. «Nel 2014 Singapore ha consolidato la sua leadership tra le economie e se si trova soltanto seconda nella classifica della World Bank alle spalle della Svizzera, per due anni consecutivi è al top per le performance relative a stabilità ed eccellenza in ogni segmento di valutazione».

Singapore ha i migliori servizi

amministrativi di tutta l'Asia e davvero fornisce ancora il miglior ambiente per il business, nonostante i prezzi comparativamente più alti. Infrastrutture eccellenti, strade, porti e aviazione, accessi internet e mobile networks, insomma ha surclassato Hong Kong.

Nel 2013 Singapore ha risalito la china della crescita da 3,9 del 2012. La macroeconomia le ha giovato, l'inflazione è rimasta a livelli ragionevoli, al 2,4 per cento, la disoccupazione al 2 per cento. Il surplus di bilancio è stato del 6,9 rispetto al Pil e il national savings rate, la capacità di risparmio è stata del 44,6%. Il debito sul Pil è però cresciuto al 103,8 per cento. Per lo sviluppo sociale Singapore è sesta tra le 37 economie asiatiche citate dall'University business and international press che ha preparato il forum di Boao. La sua carta vincente si è rivelata l'educazione. Nella competitività basata sull'innovazione Singapore è alle spalle di Taiwan e Corea del Sud. Gli intermediari finanziari sono almeno 600, le banche specializzate in wealth management 50. Singapore, infine, non è solo Asia.

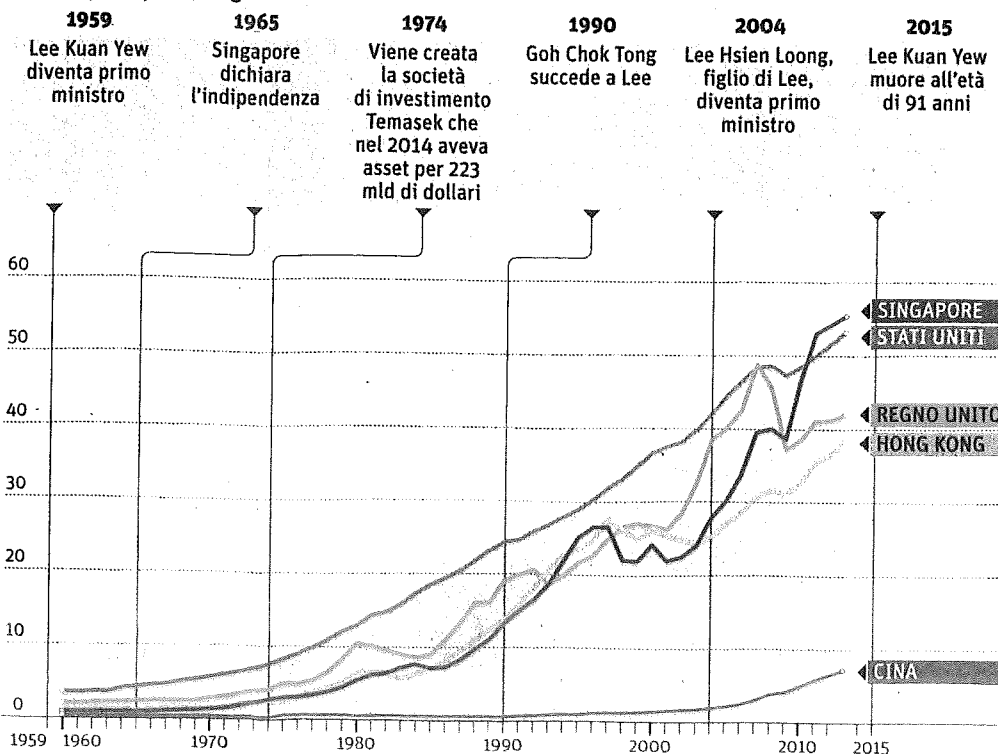
«L'Europa forse sembra non lo saperlo - dice Federico Donato di FFItalia investment - ma a Singapore ci sono 9.300 società europee, il 62,5 degli investimenti dell'Asean dell'Unione europea sono dirottati su Singapore per un valore di 123 miliardi di dollari. L'Europa è un partner fortissimo, il sesto più grande investitore in termini di stock. L'Fta con la Ue è stato finalizzato ma deve ancora essere ratificato, ma questo vuol dire che non è solo il Sud Est asiatico il recinto in cui Singapore deve muoversi».



In movimento. Singapore (nella foto il grattacielo dell'autorità portuale) è un hub strategico per il sud-est asiatico

La lunga ascesa della città Stato

Pil reale pro capite, in migliaia di dollari



Le novità. Firmati i decreti delle Finanze

Senza black-list più investimenti

SINGAPORE. Dal nostro inviato

Tirano un respiro di sollievo le aziende italiane, il problema dei costi e del tempo impiegato a sbrigare le pratiche legate alla permanenza di Singapore nelle black list (indeducibilità di costi e regime delle controlled foreign companies) è, finalmente, archiviato. Ma anche per quelle aziende che vorranno investire qui la strada sarà in discesa perché la legge di stabilità ha dato un colpo di grazia alla doppia black list e ai primi di aprile le Finanze hanno firmato i decreti, il ministro Pier Carlo Padoan è subito volato a Singapore per cogliere il momento e incentivare investimenti in Italia. «Gli italiani a Singapore applaudono, si spera - dice Raffaella Piccoli dello studio legale Chiochetti - che la svolta porti a un aumento della qualità e della quantità degli investimenti italiani a Singapore e, di conseguenza, nei vari paesi del Sud Est asiatico».

«Siamo contenti di aver contribuito insieme alle istituzioni locali tra cui l'ambasciata, al dibattito sulla black list, nel rispetto del nostro ruolo e nell'interesse delle aziende italiane, che in questo modo recupereranno forza e competitività su una piazza strategica per l'espansione del business in Asia - dicono Federico Donato e Federico Muzio, rispettivamente presidente e vice presidente della Camera di commercio italiana a Singapore. Il Sud-Est Asiatico rappresenta oggi un mercato importante e Singapore è sicuramente il luogo ideale per accedervi, un hub strategico che concilia la possibilità di operare in un'area caratterizzata da un radicale dinamismo economico, mantenendo, al contempo, i più elevati standard internazionali di efficienza, sicurezza e legalità».

Un problema serio, tuttavia, è la forbice che si è creata tra domanda e offerta di personale. «Quando sono arrivato qui - ri-

corda Renato Sirtori, una carriera tutta in Stmicroelectronics - c'era la coda al mattino per lavorare nelle poche fabbriche a due dollari e mezzo al giorno, oggi trovare una figura professionale locale che voglia fare certi lavori manuali è difficile». «Ci sono opere e bandi in arrivo, opportunità da cogliere, ma la risorsa umana scarseggia». A dirlo è Stefano Mangiavacchi, è a Singapore per la Cooperativa cementisti di Ravenna, hanno linee della metropolitana da completare ma è difficile trovare personale fidelizzato, a maggior ragione starniero. Una componente importante è dunque la soluzione dell'immi-

GLI EFFETTI

Semplificate le procedure per le controllate estere. Il governo intende incentivare anche i flussi verso l'Italia

grazione, in questo momento molto collegata alla politica.

Ma Singapore è comunque una piazza sfidante. Dice Meghraj Shah di Intesa Sanpaolo: «Siamo piccoli sulla gestione investimenti ci diamo da fare, una nicchia da conquistare con grande determinazione». Anche nelle energie rinnovabili ci sono margini, Confindustria ha portato una ventina di aziende qui in missione. «Ma anche alcuni aspetti dello shipping rientrano nell'expertise italiano», Andrea Costantini di D'Amico Shipping ne è convinto. Paolo Cecamore, ex Eni, qui ha creato Italo, sviluppando a Singapore il tema dei lubrificanti sempre per Eni. Insomma, ci sono soluzioni che qui si possono convertire in storie di successo.

R.Fa.