

AssArmatori: «È la Cina ad avere bisogno di noi»

Roma - La Cina sarà anche un pericolo imminente. L'Europa sarà pure matrigna, soprattutto con il settore marittimo (e per questo Assarmatori prepara l'assalto al futuro commissario ai Trasporti). Ma ai tanti genovesi presenti alla prima assemblea annuale dell'associazione, scende un brivido lungo la schiena

SIMONE GALLOTTI, INVIATO - LUGLIO 17, 2019
CONDIVIDI



Roma - La Cina sarà anche un pericolo imminente. L'Europa sarà pure matrigna, soprattutto con il settore marittimo (e per questo Assarmatori prepara l'assalto al futuro commissario ai Trasporti).

Ma ai tanti genovesi presenti alla prima assemblea annuale

dell'associazione di armatori alternativa alla Confitarma, scende un brivido lungo la schiena quando Fabrizio Palenzona, nella veste di presidente di Confrtrasporto, irrompe in collegamento video: «Possiamo anche realizzare il Terzo valico, ma non credo che i porti di Genova e Trieste al momento siano pronti a supportare questa infrastruttura » perché servono investimenti e traffico sulle banchine per riempire il corridoio ferroviario, e c'è un patto tra Germania

e Svizzera che mira a escludere la logistica italiana. Colpa anche «dell'ostilità e dell'egoismo che hanno animato gli operatori genovesi, che hanno prodotto pochi investimenti e sono stati incapaci di attrarre volumi». Gianluigi Aponte condivide la conclusione dell'analisi. Il numero uno di Msc, padre nobile di Assarmatori, ha dato la benedizione al primo meeting associativo: «Genova e Trieste sono ancora indietro sul ruolo di hub del Nord Europa», dice Aponte, aggiungendo però che continuerà a investire sul porto ligure «tutto ciò che per noi sarà necessario e strategico». Il patron di Msc ha quindi ribadito che «il problema del Ponte Morandi è stato risolto molto bene» e che «problemi logistici, per me, non ce ne sono». Parlando poi dei lavori di completamento del terminal container di Calata Bettolo, che sarà gestito da Msc, Aponte ha ammesso che «potrebbe esserci qualche ritardo, ma è una cosa normale. Difficile dirlo con precisione, ma i primi container potrebbero arrivare in sei o sette mesi». Parlando del rapporto con la Cina, Aponte sottolinea che «non si è ancora capito che è la Cina ad aver bisogno di noi, non noi di loro. Siamo i loro clienti: se la Cina non esportasse verso di noi, ne avrebbe un risvolto negativo. Noi esportiamo pochissimo in Cina, loro esportano molti prodotti finiti. Noi siamo per loro un cliente molto importante». Paura di una colonizzazione cinese? «Siamo sovrani della nostra nazione e dell'Europa - risponde l'armatore numero due al mondo -. La Cina non prenderà nessun sopravvento, non possono farlo». Chiarito questo, però, Aponte non ha dubbi sulla scelta di campo da fare: «Tra Usa e Cina noi dobbiamo schierarci assolutamente con i primi. Fare blocco con Donald Trump, non con la Cina». In questo contesto, «il problema dell'Europa è che noi dobbiamo diventare una federazione. Fino a quando non lo saremo, non conteremo nel gioco mondiale». Infatti è a Bruxelles, dice Stefano Messina, presidente di AssArmatori, che gli armatori si devono rivolgere per correggere anche alcune distorsioni: «La Commissione riconosce alle compagnie che operano nel Nord Europa e nel Baltico, finanziamenti per i collegamenti tra due porti comunitari. Questo non avviene nel Mediterraneo». Il settore, ricorda Messina, crea un indotto «da 130 miliardi di euro, con 880 mila posti di lavoro, generando il 3% del prodotto interno lordo italiano». Logico pretendere un commissario europeo ai Trasporti di nazionalità italiana. Ma Giuseppe Bono smonta le speranze: per l'ad di Fincantieri infatti, ottenere la casella dell'Antitrust a Bruxelles sarebbe vitale per il Paese, ma preferirebbe che «si abolisse del tutto quel ruolo. Da mesi siamo fermi sull'operazione con Stx in attesa che si pronunci l'Europa» dice netto. E attacca la politica comunitaria, definendola «sovietica», con un'ingessatura della politica economica molto dannosa, accusandola anche di aver incentivato l'eliminazione del know how dei lavoratori europei e di aver creato barriere interne che condannano l'industria europea a un ruolo marginale nel mondo». Il ministro Danilo Toninelli arriva con una promessa: «Metteremo altri 242 milioni per il trasporto ferroviario nei porti di Trieste, Ravenna, Brindisi e Livorno». Nell'elenco non c'è Genova.