

Cinesi sempre più forti nello shipping l'allarme delle imprese e del governo

La compagnia di Stato Cosco, azionista di Vado e alleata di Cosulich a Genova, acquisisce il 25% di uno dei quattro terminal di Amburgo a sua volta presente a Trieste. Il presidente di Federlogistica Merlo: "Disegno egemonico, rappresenta un pericolo"

«Basta parlare di ingenuità nella valutazione dei progetti e di pregiudizio rispetto a normali progetti commerciali. Il disegno egemonico della Cina sui porti occidentali rappresenta un pericolo». L'affermazione è di Luigi Merlo, già presidente dell'autorità portuale di Genova ed ex consulente del ministero dei Trasporti, oggi alla guida di Federlogistica-Contrasporto. Merlo torna sul tema dello strapotere cinese (anche) nello shipping, alla luce dell'ingresso cinese in un terminal del porto di Amburgo con una quota del 25%.

«Confondere lo sviluppo dei traffici tra Europa e Asia con un disegno egemonico a livello globale – sottolinea Merlo – è, nella interpretazione più benevola, un peccato di ingenuità. Durante la pandemia, e anche di recente, abbiamo subito le conseguenze devastanti della chiusura dei porti cinesi; stiamo assistendo da anni, in un assordante silenzio circa i pericoli che comportano, a ciò che accade nelle nazioni che hanno affidato le loro infrastrutture strategiche alla Cina. In Italia la mancata emanazione del regolamento sulle concessioni terminalistiche che attendiamo da ben 28 anni e la mancanza di una effettiva regia strategica sulla politica portuale, hanno aperto falle a Trieste, firmatario di un'intesa quadro fortunatamente congelata proprio sulla Via della Seta, nel sistema strategico dei porti, lasciando spazi a potenziali rischi di cessione di sovranità ad altri paesi su asset fondamentali per l'Ita-

lia». A far riaprire un dibattito che prosegue ormai da anni l'autorizzazione, nei giorni scorsi, da parte del governo tedesco all'ingresso della compagnia di Stato cinese Cosco in uno dei quattro terminal portuali di Amburgo con una quota del 24,9% anziché del 35%, come concordato in precedenza. «Ridurre la quota al 24,9% – ha spiegato il ministero dell'Economia tedesco – permette di passare da una partecipazione strategica, con minoranza di blocco, a una semplice partecipazione finanziaria».

La decisione di compromesso mirerebbe a mettere a tacere le critiche al cancelliere Olaf Scholz, in Germania e nell'Unione Europea, per il suo presunto sostegno agli investimenti cinesi in un'infrastruttura di importanza strategica.

Cosco, che già controlla il porto del Pireo, ha il 49% della piattaforma di Vado Ligure e a Genova è alleata della Fratelli Cosulich in una joint venture per la gestione delle sue attività nel Mediterraneo, amplia ancora di più la sua rete commerciale e societaria in Europa. Ma l'operazione suscita preoccupazione anche in Italia, per il fatto che il porto di Amburgo controlla il 51% di una delle piattaforme del porto di Trieste. Potrebbe crearsi un effetto a cascata? Il governo Meloni, con il ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso, prende posizione. «Se i tedeschi intendono fare quello che hanno annunciato certamente noi,

che ne siamo più consapevoli perché siamo la frontiera nel Mediterraneo, rispetto a questo progetto egemonico non li seguiremo. Non ci consegneremo nelle mani dei cinesi». La mossa cinese in Germania non preoccupa invece il presidente dell'autorità portuale di Trieste Zeno D'Agostino. «Esistono oggi tutti gli strumenti sia nazionali sia europei e anche tedeschi per scongiurare situazioni di controllo da parte di chiunque nei porti – dice – E non succede nulla che non sia voluto da un governo, sia esso tedesco piuttosto che italiano, i cittadini non devono preoccuparsi». L'operazione offre però lo spunto per un'altra riflessione. «Sarebbe ora che anche l'Italia togliesse il tabù della partecipazione pubblica alle concessioni portuali, siamo l'unico Paese che ce l'ha – chiude – Io penso che raggiunto un livello estremo di potenziali conflitti che interessano i porti, come oggi, su alcune concessioni strategiche andrebbe tolto il tabù, in modo che non esista da parte dei singoli concessionari terminalisti la possibilità di fare cose che non siano conosciute dallo Stato. Ci sono terminal e concessioni strategiche in Italia, non sono tante, Trieste può essere uno dei porti in cui esistono queste concessioni. Su questo si apra la possibilità di far partecipare il pubblico, lo Stato, attraverso per esempio le Autorità di sistema, alle società concessionarie. In questo modo sorprese per i cittadini non ce ne sarebbero più».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Superficie 63 %



▲ **La portacontainer**
Cosco ad Amburgo
A sinistra Luigi Merlo,
sopra Zeno D'Agostino