

I rischi della Nuova Via della Seta

Per Ivano Russo (ministero Trasporti) entro breve l'85% del Demanio portuale italiano potrebbe essere in mano a tre player stranieri. E chiede al Tesoro più attenzione sulle riforme ancora incompiute

Tante e interessanti opportunità di sviluppo infrastrutturale, ma anche potenziali minacce per l'Italia nel progetto della Nuova via della seta, meglio noto come One Belt One Road o Belt and Road Initiative. A sollevare il tema ha provveduto Pino Musolino, presidente della port authority di Venezia, che in occasione di un convegno di Federagenti (Federazione nazionale agenti marittimi) a Roma, ha espresso non pochi dubbi: «che ritorno avrà l'Italia dal progetto della Nuova via della seta promosso dalla Cina? Non abbiamo bisogno dei cinesi perché Europa e Italia le infrastrutture possono realizzarle da soli». E chiarisce poi: «Vogliamo solo ragionare su quali vantaggi diretti potranno esserci per l'Italia. Xi Jinping parla di futuro di destini condivisi, e quindi vogliamo condivisione». Gli ha fatto eco il collega del porto di Trieste, Zeno D'Agostino, che ha aggiunto: «chi pensa che il progetto One Belt One Road riguardi solo i traffici marittimi si sbaglia. A Trieste abbiamo aziende

cinesi che ci chiedono di integrarsi con il tessuto produttivo italiano per poter avere lavorazioni ad alto valore aggiunto che da sole non riescono a fare». Insomma le ambizioni della Nuova via della seta travalicano i soli interessi relativi alla logistica e ai trasporti, spaziando dagli scambi commerciali alle politiche industriali. D'Agostino invita però l'Italia a guardare al proprio interesse su questa materia: «Vorrei ricordare», ha aggiunto, «che quando Francia e Germania negli anni scorsi hanno ceduto asset importanti alla Cina l'hanno fatto in autonomia, senza chiedere nulla a nessuno. Ora che i cinesi vorrebbero servire il continente passando dal Mediterraneo, l'Europa inizia a storcere il naso e a porre obiezioni. L'Italia pensi con la propria testa e cerchi di capire se e quali benefici si possono avere con il progetto Obor». Pochi ricordano però che, al di là dei grandi progetti di sviluppo inseriti nel disegno complessivo della Nuova Via della Seta, i cinesi oltre un anno fa hanno messo un piede nella

portualità italiana rilevando, tramite Cosco Shipping Ports e Qingdao Port International Development, il 49% del futuro terminal container che entro un paio d'anni sorgerà a Vado Ligure (Savona).

Interessante a questo proposito il pensiero di Ivano Russo, consigliere del ministro dei Trasporti Graziano Delrio, che nella stessa occasione ha messo in guardia dall'evoluzione che sta seguendo il mercato del trasporto marittimo di container: «tra qualche anno l'85% del Demanio portuale in Italia sarà nelle mani di tre alleanze», ha spiegato citando Msc, Maersk e i cinesi di Cosco. Poi ha invitato gli operatori a sfruttare le novità introdotte dalla riforma dei porti licenziata dal Governo un anno fa e parzialmente integrata con un provvedimento approvato proprio in settimana dal Consiglio dei Ministri.

«Abbiamo tradotto in legge 35 dei 37 provvedimenti che il ministero dei Trasporti si era prefissato di riformare. Ne rimangono due ancora da portare a termine nei prossimi mesi, e cioè il Regolamento sulle concessioni e lo Sportello unico doganale», ha aggiunto Russo,

confidando di riuscire a realizzare anche quei due obiettivi entro la fine della legislatura, nonostante i contrasti con il ministero dell'Economia e delle finanze in materia.

«I porti generano ogni anno 11 miliardi di euro di Iva. Con queste cifre il Governo ogni anno può fare una legge di Stabilità. Ma i porti non sono il bancomat del Mef e quindi il Ministero dell'economia deve ascoltare anche le istanze della nostra categoria», ha sottolineato a questo proposito Russo. Per poi concludere con un appello agli operatori perché dalle parole si passi ai fatti attraverso due casi concreti. «Abbiamo fatto da due mesi una norma sul ship recycling (demolizioni delle navi, ndr) che in Italia mancava, mentre finora nessuno aveva presentato un progetto», si è sfogato il consigliere a margine del convegno. In pubblico ha invece chiamato in causa i terminalisti portuali domandando perché nessuno di loro abbia ancora avanzato alle port authority competenti un piano per aumentare il traffico di merci su treno, «nonostante sia stato approvato un provvedimento ad hoc nei mesi scorsi». (riproduzione riservata)