ItaliaOggi

Data 20-03-2019
Pagina 1
Foglio 1 / 2

DISEGNO STRATEGICO

Le vie della Seta sono due: una via terra, l'altra via mare

Lettieri Raimondi a pag. 11

A quella terrestre si è infatti associata quelle marittima ancora più utile per l'Italia

Le vie della seta sono ormai due

La Cina punta su Trieste, Genova e i porti del Sud

DI MARIO LETTIERI*
E PAOLO RAIMONDI**

In Italia ogni cosa, a prescindere da chi la propone, diventa sempre un guazzabuglio litigioso e gridato per un consumo tutto interno, anche elettorale. Questo è il paese, purtroppo. Mancano una visione strategica e la percezione di un interesse europeo e italiano. A giorni arriva in Italia **Xi Jinping,** il presidente cinese, per sottoscrivere degli accordi commerciali e un *memorandum of understanding* con l'Italia. La Cina ha una chiara strategia: sviluppare una collaborazione con tutti i paesi lungo la Via della seta per dare sbocco ai propri prodotti. Facendo così, ovviamente, crea nuove amicizie e nuove alleanze, con inevitabili ripercussioni geopolitiche.

Del resto, anche gli Stati Uniti, che fino ad oggi hanno permesso alle proprie *corporation* di produrre merci a basso costo sul territorio cinese per poi importarle, hanno cambiato completamente strategia: giocare la carta geopolitica per contenere la Cina in tutti i settori. Non dopo aver piazzato una buona parte del loro debito pubblico in mani cinesi.

L'Europa, e anche l'Italia, mancando di un'identità storica precisa, non hanno alcuna visione strategica e indipendente del proprio futuro e rischiano di essere sballottate da una parte all'altra e di essere schiacciate nello scontro tra i due colossi mondiali. Non sappiamo esattamente cosa contiene il *memorandum of undertanding* sulla Bri, Belt and Road Initiative, ma è lecito pensare che con la Cina l'interesse dell'Italia sia quello di creare un rapporto di cooperazione. Escludiamo che sia in gioco una «scelta di campo». Probabilmente è l'occasione per incrementare lo sviluppo del nostro paese, a partire dal Mezzogiorno.

Le nostre imprese dovrebbero poter partecipare ai grandi investimenti in tutti i paesi lungo il corridoio eurasiatico, almeno tanto quanto già fanno la Germania, la Francia e la Gran Bretagna. L'Italia, inoltre, potrebbe diventare il motore del coinvolgimento dell'intera Ue nel progetto, per far valere l'interesse comune e la visione europea. Detto per inciso, si dovrebbe sapere che un MoU non è un trattato, non è una legge, né un contratto. Si tratta soltanto di un documento con il quale ci si impegna, senza alcun obbligo, a valorizzare tutte le possibili collaborazioni.

È vero. L'Italia potrebbe essere il primo paese del G7 e il primo membro fondatore dell'Europa a firmare un memorandum d'intesa con la Cina sull'adesione alla citata Bri. Ciò potrebbe irritare chi vuole lo scontro con la Cina. Noi invece pensiamo possa essere solo il primo passo per un accordo complessivo tra l'Unione europea e la Cina, senza rinnegare gli impegni atlantici né l'appartenenza al mondo occidentale.

La Bri è stata lanciata nel 2013. Dopo cinque anni si deve usare il plurale per le Nuove Vie della Seta in quanto sono ipotizzati due corridoi: uno terrestre, che, attraversando numerosi paesi dell'Asia, arriva a Mosca e poi fino a Duisburg, in Germania, e uno marittimo che dai porti della Cina arriva fino a quelli del Mediterraneo, e oltre. In questi anni la Cina ha già firmato 38 accordi bilaterali e regionali con 34 paesi lungo il corridoio marittimo.

La Via della seta marittima ha nel Mediterraneo il suo sbocco più importante. La Cina ha fatto grandi investimenti nelle infrastrutture, porti, interporti e snodi logistici in paesi come la Grecia, la Turchia, la Spagna, in Israele, oltre che in Italia. Ma il nostro paese ha maggiori potenzialità per diventare l'*hub* logistico per l'intera Europa. In Italia ci sono quattro porti profondi adeguati ad accogliere le mega navi container con un pescaggio di 16-18 metri: Trieste, Genova, Taranto e Gioia Tauro. Genova e Trieste dovrebbero esseri i porti con i quali i cinesi starebbero per sottoscrivere degli accordi.

Si ricordi che i cargo cinesi coprono già il 30% dei traffici di Genova e Savona. Adesso si andrebbe ad aggiungere il porto di Vado Ligure, dove Pechino ha già fatto dei grandi investimenti. Alla fine di gennaio il porto di Trieste ha ospitato per la prima volta un traghetto merci lungo 237 metri. Trieste, come noto, fa parte del Corridoio 5, quello che coinvolge il tratto Tav/Ac Lione - Torino che, anche per questo, sarebbe opportuno realizzare.

Inoltre, in questo quadro diventano decisive le infrastrutture di scarico delle merci, di magazzinaggio e di trasporto veloce. Perciò è importante l'automazione e quindi la digitalizzazione dei sistemi intermodali. Di conseguenza si parla anche del famoso 5G e della Huawei, sui quali vi è una sorta di veto americano. I cinesi, comunque, sembra considerino l'Italia, più che una rete porti di transito, una vera piattaforma per la logistica e la trasformazione delle merci. Il che è una grande opportunità soprattutto per i porti del nostro Mezzogiorno, dove sono state create zone economiche speciali per attrarre investimenti. La Sicilia, in particolare, potrebbe diventare la piattaforma logistica e di sviluppo per gli investimenti e i progetti da attuare in Africa.

Come noto la Cina ha già sottoscritto protocolli d'intesa con alcuni atenei e da tempo manifesta un grande interesse per la cooperazione turistica e per il nostro agroalimentare. Noi, a questo proposito, riteniamo che sarebbe opportuno prevedere nel memorandum che i primi accordi riguardino il Sud. Intanto si ricordi che l'Italia non è il primo paese europeo a cooperare con la Cina. L'Ocse afferma che compagnie cinesi hanno già acquisito partecipazioni importanti in numerosi porti europei: Marsiglia, Nantes, Le Havre e Dunkirk in Francia, Bilbao e Valencia in Spagna, Anversa e Bruges in Belgio, Rotterdam, in Olanda, Amburgo in Germania.

Inoltre, il Pireo, in Grecia, dove i cinesi avrebbero

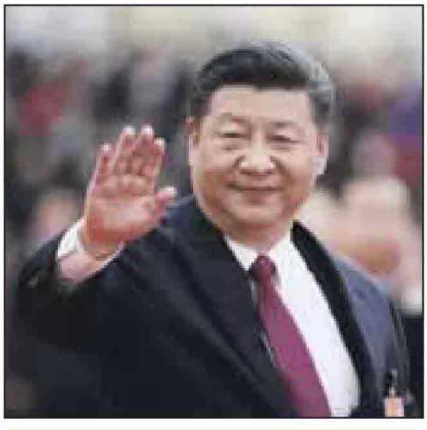
Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

già investito circa 5 miliardi di dollari, diventerebbe il primo porto per container del Mediterraneo e l'hub principale per le esportazioni cinesi in Europa. Significativo anche il controllo della Cina del 35% del terminal Euromax di Rotterdam, il primo porto europeo. Così dicasi del controllo del 100% del porto di Bruges, che è il primo al mondo nel traffico commerciale dei veicoli.

In considerazione di questi dati, le polemiche nostrane ci sembrano eccessive. In Italia si dovrebbe imparare un po' dalla Germania. Berlino sta realizzando il Nord Stream 2, la grande infrastruttura per portare gas dalla Russia attraverso il Mar Baltico. Lo fa nell'interesse tedesco, europeo e anche italiano. Washington vorrebbe fermarlo. È la strategia geopolitica degli Stati Uniti di Trump. Berlino, però, tira dritto e nessuno in Germania si permette di dire che adesso Berlino sia caduta nella morsa dell'«orso russo». Sarebbe una sciocchezza, così come lo sarebbe se si dicesse che l'Italia abbandona i suoi tradizionali alleati per correre tra le braccia dei cinesi.

***già sottosegretario all'Economia**
****economista**

© Riproduzione riservata



Xi Jinping

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.