

Il retroscena

**Via della Seta
i cinesi puntano
il porto di Taranto**

Nando Santonastaso

L'ingresso di Pechino in Europa passa dai porti italiani; molti gli indizi che portano a Taranto. *A pag. 9*

I cinesi tornano in Italia occhi puntati su Taranto

► Il progetto Via della seta va a rilento ma Pechino è pronta a investire nei porti ► Il Mezzogiorno resta interessante ma andrà superato il nodo dragaggi

INTANTO LA CINA HA INAUGURATO UNA LINEA FERROVIARIA FINO A BARCELLONA: PRIMA CONSEGNA I PANNELLI SOLARI

IL FOCUS

Nando Santonastaso

Il Covid-19, certo. E con esso il blocco degli investimenti che ha zavorrato per mesi l'economia mondiale e ancora fa sentire il suo peso. Ma che in poco meno di 18 mesi si siano perse praticamente le tracce, almeno le più visibili, del Memorandum of understanding che aveva messo l'Italia, unico Paese del G7, in pole position con la Cina sulla cosiddetta nuova Via della seta (un megaprogetto da centinaia di miliardi di euro, fortemente voluto da Pechino) è un dato di fatto. Dell'accordo sottoscritto dal governo gialloverde nel marzo 2019, che aveva fatto storcere il naso all'Ue e agli Usa e spaccato la politica italiana, si parla sempre di meno. La pandemia ha frenato, appunto, progetti e investimenti, a partire proprio dalla Cina: ma come spiega il professor Giovanni Andornino dell'università di Torino - «anche se gli interlocutori principali sono gli stessi, il pre-

mier Conte e il ministro Di Maio, a Roma prevale un sentimento assai più disincantato, orientato più a un "tagliando" degli accordi siglati nel 2019 che non al loro rilancio».

Un flop, insomma? Difficile rispondere anche se c'è chi, ragionando sul piano geopolitico, osserva che gli Usa hanno anche di recente ricordato all'Italia il peso dell'alleanza tra Roma e Washington. E dimostrato, anche con il no al 5G targato Huawei, in che direzione bisognerebbe marciare. «Ma al di là delle teorie, conta il fatto che il 90% degli scambi commerciali nel mondo avviene per mare e che i cinesi continuano a far arrivare le loro navi nei porti italiani in attesa di tempi migliori per la loro Belt and Road initiative», osserva acutamente Alessandro Panaro, responsabile dell'economia marittima di **Srm**, la società di ricerche e studi sul Mezzogiorno collegata al gruppo **Intesa Sanpaolo** che ha sede a Napoli. Gli affari, in altre parole, prescindono da tutto, almeno fino a quando è possibile. E l'Italia per i cinesi resta un punto di riferimento obbligato per espandere ulteriormente i loro interessi non solo nel Mediterraneo ma anche in Europa. Già, ma da dove si ripartirebbe, sempre ammesso che le incognite sul virus lo consentano?

Molti indizi puntano sul porto di Taranto e dunque sul Mezzogiorno.

Nel senso che, almeno a livello potenziale, è nello scalo pugliese che potrebbe svilupparsi un'accelerazione, sia pure indiretta, per l'attuazione del progetto della Via della seta. A Taranto sono sbarcati in forze i turchi di Yilport ai quali è stato dato in concessione il terminal (in Italia non si possono vendere ma cedere, appunto, solo temporaneamente) sul quale in passato avevano scommesso i taiwanesi di Evergreen, prima di levare le ancore e comprare il Pireo per l'inutile attesa dei lavori di dragaggio necessari ad ospitare le navi di maggiore tonnellaggio. Bene, i turchi che hanno annunciato importanti investimenti sul porto tarantino, sono vicini all'alleanza con Cosco, il vettore marittimo che rappresenta la Cina sui mari di ogni continente. Parliamo di due dei sei grandi gruppi che movimentano all'80 per cento il trasporto merci via mare nel mondo (i turchi da soli detengono il 24% della compagnia fran-



cese Cma-Cgm, terzo vettore assoluto). I margini per aprire lo scalo ai cinesi, insomma, non sembrano troppo ristretti, specie se i piani della nuova Via della seta torneranno al proscenio.

Di sicuro, con o senza l'attuazione del Memorandum 2019, Pechino sa bene che l'ingresso in Europa passa anche dai porti italiani, come gli accordi già firmati in epoca pre-Covid-19 con l'autorità portuale di Trieste dimostrano. Lo scalo giuliano è il vero obiettivo di Pechino che attraverso Cccc, il colosso China Communication Construction Company, ha messo a disposizione alcune piattaforme per favorire l'export dei prodotti italiani in Oriente, facendo base appunto a Trieste. Si doveva partire dal vino ma, a quanto pare, sempre per la pandemia tutto è stato rallentato. Anche in questo caso è complicato prevedere che tipo di scenario si potrà aprire a medio e lungo termine: «Già, perché in effetti - dice Panaro - parliamo ormai di progetti e di eventuali investimenti

per il 2021 e con previsioni ancora molto incerte per l'economia globale».

Non meno rilevante, però, è anche l'unica, vera presenza marittima cinese in Italia, quella del Porto di Vado Ligure, nei pressi di Savona, la cui gestione al 49% è controllata da Cosco. Sono stati i cinesi a finanziare il novo terminal hi tech per potenziare i traffici con i Paesi del Nord Europa. Ma in questo caso il controllo azionario di maggioranza è rimasto nelle mani dei danesi di Maersk e dunque lo spazio di autonomia per il Dragone è forzatamente ridotto. «E come ormai è noto - aggiunge Panaro - ai cinesi non interessa più soltanto la gestione di uno scalo: vogliono costruire, nel pieno senso della parola, come hanno fatto in tutte le altre realtà del Mediterraneo in cui si sono insediati, dal Pireo ad Algeiras. Da noi non sarà così facile, per via ad esempio di tutti i problemi burocratici che si devono affrontare e che le Zes dovrebbero risolvere».

L'ATTESA DELLE ZES

Già, le Zes. Gira e rigira, si torna sempre lì. Ma oggi, con l'aria che tira in fatto di pandemia e le incognite sull'utilizzo delle risorse del Recovery Fund, anche il futuro delle Zone economiche speciali sembra un po' simile a quello del Memorandum of understanding. Sulla carta ci sono, in pratica si fa ancora fatica a intravederne una prospettiva compiuta, con tutto ciò che specie per il Mezzogiorno questo potrebbe significare in termini di minori attrattive per gli investimenti dall'estero. Nel frattempo i cinesi, come al solito, non hanno perso tempo e per recuperare i mesi di blocco a causa del lockdown hanno potenziato i trasporti su rotaia. È passata quasi sotto silenzio ad aprile la notizia dell'inaugurazione di una nuova linea ferroviaria per il trasporto di merci in Europa, con partenza dalla provincia dello Shaanxi: primo convoglio, carico di pannelli solari, quello che ha raggiunto Barcellona in Spagna...

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il porto di Trieste è lo scalo ufficiale presentato dall'Italia alla Cina come via d'accesso ai mercati europei. Ma la città giuliana è nel punto più a Nord del Mediterraneo, lontanissima dalla rotta Suez-Gibilterra