



Nuova via della seta, un'occasione di sviluppo

Martedì 2 luglio 2019



Negli ultimi tempi si discute molto della cosiddetta B.R.I. (Belt and Road Initiative), più comunemente nota come “Nuova Via della Seta”.

Si tratta sostanzialmente di un imponente progetto di collegamento tra la Cina e l'Europa, di assoluto valore strategico, che non riguarda solo i traffici marittimi, le infrastrutture e le legittime mire espansionistiche (sotto il profilo commerciale) del governo di Pechino, ma a mio parere, rappresenta anche una sorta di assunzione di responsabilità da parte di questa grande potenza economica, verso i destini del mondo.

Le avvilenti strumentalizzazioni politiche che spesso ruotano intorno a quest'argomento, sull'eventualità che i nostri porti possano essere fagocitati, colonizzati o addirittura svenduti alla Repubblica Popolare, non tengono evidentemente conto che nel nostro Paese, i beni demaniali sono assoggettati e blindati da un regime pubblicistico che non consente un utilizzo diverso da quello già previsto dalla legge.

Tra l'altro, ad onor del vero, non è certamente un mistero che l'Impero del Dragone è presente negli scali italiani ormai da parecchi anni; dapprima con le proprie imbarcazioni e successivamente con una partecipazione sempre più attiva e penetrante nella gestione delle banchine.

A tal proposito, a titolo puramente esemplificativo ma non esaustivo, ricordiamo oltre al caso Taranto di qualche anno fa con Hutchinson, la vicenda della compagnia orientale C.O.S.C.O. (China Ocean Shipping Company) che dal 2016 detiene una quota rilevante di azioni nel terminal di Vado Ligure (Savona).

Sarebbe pertanto opportuno superare gli allarmismi infondati, concentrandosi

maggiormente sull'efficientamento delle infrastrutture esistenti, al fine di attrarre i contenitori provenienti dal Far East, che ancor prima di raggiungere i mercati del Nord Europa, transiterebbero dai principali porti italiani, con conseguenti ed inevitabili ricadute economiche positive.

La scommessa dunque è rendere l'Italia una piattaforma logistica fortemente competitiva, in grado di sfruttare al meglio l'eccellente posizione geografica derivante dalla centralità che occupa nel Mediterraneo, e dove le navi possono scaricare le merci in esse contenute, subito dopo aver oltrepassato il canale di Suez.

In tal modo, ancora una volta, i nostri scali assurgerebbero a ruolo di protagonisti assoluti, in un contesto nel quale sarebbe auspicabile passare rapidamente dalle parole ai fatti, raccogliendo una sfida che può essere vinta solo con il sostegno di una politica più coesa e lungimirante, soprattutto in considerazione della necessità di valorizzare il nostro sistema trasportistico in ambito internazionale, pena il rischio di sprecare una delle più ghiotte occasioni di sviluppo mai avute dal dopoguerra ad oggi.

Felice Magarelli