

DOMANI MEETING SULLE INFRASTRUTTURE

Via della Seta a Genova

DI FRANCO CANEVESIO

«È un progetto da 300 miliardi di dollari, destinato a superare di almeno 12 volte il Piano Marshall e a cambiare la faccia dei traffici marittimi e terrestri, che prevede opere infrastrutturali e investimenti in 60 Paesi, per facilitare i rapporti commerciali e potenziare i collegamenti tra Europa e Asia».

Per Marco Marazzi, avvocato, esperto di diritto societario e di commercio internazionale, partner dello studio legale Baker&McKenzie, il 2018 sarà l'anno della partenza dei grandi lavori sulla nuova Via della Seta e delle commesse a essi legate. Per cui è necessario capire bene di che cosa si sta parlando e dove è meglio concentrare l'attenzione. Per questo Marazzi, insieme a Ugo Salerno, ceo di Rina, la società di consulenza e certificazione leader in Italia, hanno deciso di fare il punto della situazione, chiamando a raccolta per domani a Genova, una ventina di esperti, tra cui Zhang Gang, delegato del governo cinese per il progetto, Maurizio Maresca, consulente del ministero dei Trasporti italiano, William Chui, direttore per l'Europa del Hong Kong Trade Development Council, Marco Donati, country manager di Cosco Shipping Lines



(il mega operatore cinese del settore), Paolo Foietta, commissario del governo italiano per la ferrovia Torino-Lione.

Si parlerà infatti sia di mare che di terra a Palazzo Ducale, dopo i saluti del sindaco, Marco Bucci, e del governatore, Giovanni Toti. E non mancherà il confronto sui temi caldi. Venezia-Trieste o Genova come capolinea italiano delle rotte marittime? Corridoio svizzero all'interno della regione alpina del Reno o puntare sulla linea veloce del Brennero o ancora più a est verso Budapest? «Genova è l'unico porto italiano candidabile a essere il capolinea della nuova Via della Seta, senza paragoni con Venezia e Trieste,» avverte Salerno, intervistato da *MF-Milano Finanza*, ricordando che dal 2021 dovrebbe essere operativo il terzo valico per far passare il treno veloce

da Genova verso il Nord. E conviene o no concedere ai cinesi la possibilità di acquisire asset infrastrutturali strategici per l'Italia, quando la Cina non accetta reciprocità sull'argomento? «Sarebbe sbagliato per l'Italia chiudersi a questa possibilità,» ha anticipato Maresca, spostando le argomentazioni e le conclusioni al suo intervento di domani, mentre Marazzi insisterà sul fatto che l'Italia debba fare di tutto per battere la concorrenza dei porti del Nord Europa. (riproduzione riservata)