

di Nicola Capuzzo

**G**enova si propone come capolinea italiana privilegiata per la Nuova Via della Seta cinese. Sotto la Lanterna sono convinti che la Liguria rappresenti la via d'accesso naturale per i flussi di merci che viaggiano tra Europa e Cina e per questo mercoledì 24 si terrà a Genova un convegno su «The new silk road for Italy». Fra i promotori spicca il gruppo Rina (Registro Italiano Navale), il cui amministratore delegato Ugo Salerno a *MF-Milano Finanza* spiega che «Genova è l'unico porto italiano candidabile a essere il capolinea della Belt & Road Initiative; non ci sono paragoni con altri scali come Trieste e Venezia». Il numero uno del Rina sottolinea che «dal 2021 sarà operativo il Terzo Valico ferroviario, così come gli altri corridoi a nord di Milano che permetteranno di collegare in maniera rapida la Liguria al centro d'Europa. In porto i due terminal di Vado Ligure e Prà possono far fare a Genova un salto dimensionale; si parlerebbe di numeri paragonabili a Rotterdam». Inoltre il capoluogo ligure e il vicino scalo di Savona nei prossimi anni saranno gli unici in Italia a poter accogliere le navi portacontainer di ultima generazione da 20.000 Teu (unità di misura dei container) di capacità. Secondo Salerno, dunque, Genova sarebbe l'unico por-

**NUOVA VIA DELLA SETA** Ecco perché il porto ligure si propone come porta d'accesso per i flussi di merci che viaggeranno tra Europa e Cina nell'ambito della One Belt One Road Initiative promossa da Pechino

## Il capolinea? Genova

to italiano con le carte in regola per gestire gli enormi flussi di traffico previsti e la Nuova Via della Seta rappresenta un'occasione unica per deviare verso l'Italia le tradizionali rotte marittime che sfruttano soprattutto gli scali olandesi, belgi e tedeschi per servire il mercato dell'Europa centrale.

I cinesi hanno in mano una fetta importante dei traffici commerciali che si spostano via mare e chi controlla i traffici può decidere dove portarli. «I container possono essere lavorati a Genova, Milano o

Alessandria e le banche sono molto interessate alle potenzialità di questo maxi-progetto», aggiunge Salerno. Il capoluogo ligure sarebbe dunque l'anello portuale di una lunga catena logistica in cui avranno un ruolo-chiave anche i trasporti delle merci via treno e gli interporti del Nord Italia. Per Maurizio Maresca, componente della Struttura Tecnica di Missione del ministero dei Trasporti, il ruolo del porto ligure è da vedere in



Ugo Salerno

connessione con il corridoio ferroviario Genova-Rotterdam che sta prendendo lentamente forma a nord e a sud di Milano: «In questo contesto è forte l'interesse delle Ferrovie dello Stato e della svizzera Hupac sui fronti infrastrutturali, con la realizzazione di nuovi scali ferroviari delle merci nel Nord-Ovest d'Italia, e operativo per il trasporto dei container lungo il cosiddetto Swiss Corridor». Maresca si spinge anche a ipotizzare la nascita di società a capitale misto con operatori

ferroviari, gruppi armatoriali e terminalisti portuali per la gestione integrata delle operazioni di movimentazione merci in banchina (soprattutto al Voltri Terminal Europa di Genova Prà ma anche nel nuovo terminal container di Vado Ligure), per il trasporto ferroviario e per le attività retroportuali.

Ma conviene o non conviene all'Italia concedere ai cinesi asset infrastrutturali strategici e una via d'accesso privilegiata al cuore dell'Europa? Il tema è dibattuto, soprattutto perché si chiedono alla Cina condizioni di reciprocità attualmente non esistenti. «Sarebbe sbagliato per l'Italia chiudersi non permettendo ai cinesi di prendere il controllo di infrastrutture strategiche, perché la globalizzazione e i flussi dei traffici non si fermano. Se il capolinea della Nuova Via della Seta non sarà Genova, lo saranno magari Croazia, Slovenia, Francia o Spagna; comunque al centro dell'Europa ci arrivano». Maresca ricorda che «già oggi molti terminal portuali infrastrutture italiani sono in mano a gruppi di Singapore, Dubai o Germania». L'esperto del mi-

nistero ritiene che «per tutti i porti l'unica condizione è che venga preservato l'interesse nazionale». Interessante infine anche il punto di vista di Marco Marazzi, partner dello studio legale Baker McKenzie nonché presidente del think tank Eastarnational, che a proposito di reciprocità fra Italia e Cina nell'ambito del progetto Belt & Road Initiative sottolinea: «Se ci si aspetta da un'azienda cinese che finanzi la realizzazione di un'infrastruttura portuale, non si può pensare che non abbia un interesse economico nella gestione. Un approccio d'investimento win-win i cinesi lo capiscono benissimo, poi però bisogna attuarlo». Marazzi, pur ammettendo che difficilmente a un soggetto italiano potrà essere concesso di gestire un porto cinese, spiega che «un coinvolgimento delle aziende italiane potrebbe esserci nei progetti di sviluppo cinesi in Paesi come Kazakistan, Russia, Pakistan, Iran, Sri Lanka e Africa orientale. Si parla solo del rapporto Italia-Cina ma non del possibile ruolo dell'Italia in Asia centrale nel contesto della Belt and Road Initiative». (riproduzione riservata)