

FOCUS

**PANARO (SRM):
IL MEZZOGIORNO
SULLA VIA
DELLA SETA**

di **Emanuele Imperiali**
IV

Stato & Mercato

GLI ACCORDI

IL MEZZOGIORNO SULLA VIA DELLA SETA

L'economista Panaro di **Srm**: «Al di là degli allarmismi, il Sud sarà coinvolto sia per la maggiore proiezione mediterranea, sia per i porti»

Il gigante dei container Cosco mantiene ancora una serie di rotte

La Cina va vista come un'opportunità ma con un atteggiamento strategico

di **Emanuele Imperiali**

Mentre infuria la polemica politica sulla Via della Seta, in vista dell'arrivo giovedì prossimo a Roma del leader cinese Xi Jinping, c'è da chiedersi quali vantaggi potrebbe avere l'economia meridionale da un memorandum d'intesa tra l'Italia e il gigante asiatico sui porti e le piattaforme logistiche. Il problema è complesso, oggi i rapporti commerciali tra i due paesi sono significativi: l'Italia esporta nel 2018 per oltre 12 miliardi ma importa più del doppio, poco meno di 29

miliardi. «Al di là degli allarmismi, mi sento di dire che il Sud sarà coinvolto — ne è certo l'economista Alessandro Panaro, capo della ricerca di **SRM** — sia per la maggiore proiezione mediterranea; sia per la più facile connessione dei porti del Sud con i mercati del centro Italia pur interessanti dal punto di vista produttivo. Non dimentichiamo che i porti del Mezzogiorno rappresentano in termini di traffico il 47% del totale nazionale. Guardiamo ad esempio nel porto di Taranto, dove la turca Yildirim, connessa anche alla grande compagnia container francese Cma Cgm, ha investito sullo sviluppo del molo polisettoriale. La stessa Cma ha un'alleanza forte con Cosco sulle rotte del Far East. Se inoltre riusciremo a far partire le Zes nel Sud, sono certo che investitori cinesi non mancheranno di manifestare interesse». Certo, i più coinvolti sono gli scali

del Nord e non potrebbe essere altrimenti: Cosco e Qindao Port hanno investito sulla piattaforma logistica di Vado Ligure insieme ad Apm Terminals. A Trieste è in corso una serrata trattativa per acquisire la piattaforma logistica friulana. A Genova vi sono serie intenzioni di coinvolgere nelle strategie portuali la società China Communication Construction Company. E a Venezia è stato già sottoscritto un memorandum con il Porto greco del Pireo, dove opera Cosco da quando abbandonò lo sca-



lo di Napoli. Comunque il gigante dei container cinese, anche se non ha più il terminale partenopeo con Msc di Aponte, mantiene ancora una serie di rotte verso il capoluogo campano. In definitiva, minore interesse infrastrutturale rispetto al passato, ma mantenimento di tratte marittime importanti. Ciò che, invece, non è avvenuto a Gioia Tauro, dove il terminal è del gruppo Contship ed uno dei maggiori clienti navali è MSC. «Sarebbe ideale — spiega Panaro — che gli investimenti cinesi fossero sempre effettuati in un'ottica di reciproca convenienza, stipulando accordi fruttuosi con imprese italiane rivolti a creare sviluppo del territorio in termini occupazionali. Quando si tratta di cedere in concessione infrastrutture strategiche occorre sempre procedere con la dovuta cautela verificando tutti i benefici che possono conseguirne». Perché occorrerebbe evitare che i cinesi possano far attraccare in modo prevalente le proprie navi, e realizzare opere esclusivamente con manodopera propria. La Cina va vista come un'opportunità ma con un atteggiamento strategico che da parte italiana faccia comprendere che, qualunque sia il business in cui si voglia operare imprenditoriale o infrastrutturale, occorre bilateralità.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

47 %

Gli scali meridionali rappresentano
in termini di traffico quasi la metà
del totale nazionale

