

## **RUOTE D'ITALIA del 24 MAGGIO 2017**

### **Via della Seta, ultima chiamata per l'Italia per non restare al palo**

Può un'opportunità di crescita economica trasformarsi in una brusca frenata, una sicurezza di avere prospettive positive in un rischio di nuove difficoltà? Apparentemente potrebbe sembrare un "non sense", ma rischia di non esserlo. Una riflessione che merita d'essere fatta anche su opportunità che, sulla carta, appaiono fantastiche. Come per esempio l'idea del presidente Xi Jinping di realizzare, con il mega progetto infrastrutturale della nuova via della Seta, l'incontro tra Oriente e Occidente, dando vita a un nuovo ciclo di sviluppo economico che consentirà alla Cina di trarre evidenti benefici. Un progetto che prevede sei corridoi destinati a congiungere le due economie oggi lontane e che poggia su solidissime basi: per la gestione finanziaria esiste l'Asian International Infrastrutture Bank, di cui fanno parte 58 nazioni, e in prima battuta è previsto un finanziamento di 47 miliardi di dollari. L'Italia, che ha giustamente aderito a tale evoluzione, è interessata per i traffici che entreranno nell'area mediterranea ma cosa ha fatto fino a oggi per farsi trovare pronta all'appuntamento? Poco, anzi quasi nulla. Se si fosse seguita la linea tracciata dall'allora Commissaria ai trasporti Ue, Loyola de Palacyo, e dal Ministro italiano alle Infrastrutture e ai Trasporti Pietro Lunardi (che attraverso le grandi reti di comunicazione TEN avevano delineato il futuro sistema infrastrutturale europeo, indicando anche una short list con i dieci corridoi più urgenti, dei quali quattro interessavano l'Italia, sui quali operare) oggi saremmo messi meglio. Ma la furia iconoclasta di chi vede le grandi opere con la lente dell'ideologia ha rallentato e modificato quei progetti. Così oggi, dopo quindici anni, possiamo affermare che abbiamo fatto davvero ben poco. Due erano le zone di indubbio interesse: a Ovest Genova, Savona, La Spezia e Livorno; a Est Trieste, Venezia e Ravenna. Non possiamo purtroppo dire che Genova, con i problemi della gronda e del terzo valico, sia oggi in grado di dirsi pronta. A Est, al di là dei problemi legati al corridoio Lione - Kiev ancora di là da venire, parrebbe invece esserci una risposta che potrebbe intercettare le merci provenienti dall'area ionico-adriatica. Qui però la Cina ha fatto una mossa decisiva sullo scacchiere mondiale con l'acquisizione del porto del Pireo e starebbe operando per realizzare un corridoio balcanico via terra (gomma e ferro) che potrebbe tutelarla dalle eventuali inefficienze del nostro sistema portuale. Da qui l'importanza del piano del Ministro alle Infrastrutture e ai Trasporti Graziano Delrio che, pur se intaccato da interessi locali, si pone l'obiettivo di recuperare il tempo perduto. Occorre allora lavorare, ridurre per i prossimi cinque anni gli interventi sui due sistemi portuali Est ed Ovest per concorrere a intercettare le opportunità. Se si perderà ulteriore tempo (ipotesi purtroppo assai realistica in assenza di un coordinamento nazionale, con alcune Autorità che a livello territoriale agiscono in modo scollegato e che addirittura, in qualche caso, hanno pensato di aderire ad associazioni a carattere privatistico, oscenità giuridica che va al di là delle loro competenze) il nostro Paese verrà bypassato ritrovandosi a fare i conti non con opportunità di crescita ma con nuove frenate nell'economia. E i viaggi che il presidente del Consiglio Paolo Gentiloni ha effettuato in Cina saranno stati solo un gita di piacere...

**PAOLO UGGE'**