

Il convegno

Passa da Genova la nuova Via della Seta, un'occasione per il porto

Oggi a palazzo Ducale
un incontro organizzato
dal Rina con il ministro
Delrio e il delegato
del governo cinese

Un colossale piano
di investimenti
in infrastrutture
con stanziamenti
da 900 miliardi di dollari

ERICA MANNA

Il progetto è titanico, tanto che qualcuno lo ha ribattezzato il piano Marshall cinese. E Genova può diventarne uno dei tasselli cruciali: come snodo portuale europeo della Nuova Via della Seta. L'interesse della Repubblica Popolare per il porto della Superba, e per il corridoio che dalla Liguria arriva a Rotterdam attraversando le aree più ricche d'Europa, è noto. Cinque anni fa venne lanciato "Belt and Road", dove con Belt si intende la cintura economica dei Paesi lungo l'antica via della Seta tra Europa e Asia, e con Road le autostrade marittime dalla Cina al Nord Europa attraverso il Mediterraneo. Si tratta di un immenso programma di investimenti in infrastrutture dalla Cina verso l'Europa attraverso il Sud-est asiatico, l'Asia centrale, il Medioriente, la Mitteleuropa: autostrade e ferrovie, porti e aeroporti, oleodotti e gasdotti, reti di trasporto dell'energia elettrica, fibre ottiche per collegamenti telefonici e Internet. Oggi a Palazzo Ducale, al convegno The New Silk Road for Italy, dalle 14.30, siederanno allo stesso tavolo alcuni dei protagonisti di quello che è stato definito il più grande progetto economico e infrastrutturale del secolo. Ci saranno il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio, il delegato del governo cinese Zhang Gang, general manager di China Council for the Promotion of International Trade (Ccpit), il presidente dell'Autorità Portuale di Sistema Paolo Emilio Signorini, esponenti del

mondo dell'economia e della finanza, il gruppo Rina (Registro italiano navale) che spicca tra i promotori, e poi la politica locale, con il presidente della Regione Giovanni Toti e il sindaco Marco Bucci. Una delle questioni più rilevanti sul piatto è quella del corridoio svizzero all'interno della regione alpina del Reno. Genova, infatti, giocherebbe un ruolo fondamentale: uno dei passaggi chiave della nuova via della seta è proprio quello di connettere il traffico merci mediterraneo con la Svizzera e l'Europa centrale. Se il capoluogo ligure si agganciasse al corridoio Reno-Alpi, dunque, contribuirebbe a creare un nuovo, strategico spazio europeo di mobilità. Un progetto che permetterebbe di servire l'Europa dal mar Mediterraneo passando da Genova (attraverso il porto) e da Milano (via treno).

A pochi mesi dall'ultimo congresso del Partito Comunista Cinese, quando il presidente Xi Jinping ha confermato che la Cina resterà aperta all'economia globale, oggi si capirà quanto la Repubblica Popolare è disposta a scommettere sul Nordovest italiano e quali impegni il Nordovest è pronto ad assumere nei confronti degli investitori internazionali. Tutti temi su cui sta ragionando anche il governo italiano, che dovrà saper gestire e approfittare del traffico merci che arriverà in seguito agli investimenti cinesi, e garantire allo stesso tempo la concorrenza all'interno del sistema logistico del Paese.

All'incontro – organizzato dal Comune di Genova in collabora-

zione con il Rina, Baker McKenzie, Eastern National Connecting, la **federazione nazionale dei Cavalieri del Lavoro** e Palazzo Ducale Fondazione per la Cultura – interverrà anche Marco Gosso, amministratore delegato di Mercitalia, il primo operatore di traffico merci su treno in Italia e parte della galassia del gruppo Fs: che in un'intervista a The Medi Telegraph ha spiegato di essere a caccia di partner. «Non possiamo evidentemente farcela da soli – ha dichiarato l'ad al magazine specialistico – dialoghiamo con tutti gli attori: compagnie, terminalisti e operatori logistici. Vogliamo giocare una partita all'attacco. Se non vogliamo che quella cinese diventi un'invasione, dobbiamo farci trovare preparati». I fondi messi a disposizione dalla Cina sono in ogni caso una manna per i sessanta Paesi che verranno attraversati dalla nuova via della seta. Le stime di quanto Pechino è pronta a investire sono impressionanti: si parla di 900 miliardi di dollari di finanziamento iniziale, per un piano che poggia su cinque pilastri. Infrastrutture, prima di tutto: ma non solo. Anche coordinamento politico attraverso negoziazioni con i Paesi raggiunti, libero scambio, integrazione finanziaria e sociale.



Il progetto

L'avanzata cinese il porto terminale della via della seta

Bucci: "12 miliardi nelle infrastrutture". Signorini: "Invertire la rotta? È possibile, ma a precise condizioni"

Sessanta paesi coinvolti e 900 progetti di nuove infrastrutture, per quasi 1.000 miliardi di investimenti: sono i numeri della One Belt One Road, la nuova Via della Seta, che Zhang Gang, del China Council for the Promotion of International Trade, ha illustrato al convegno The New Silk Road for Italy, organizzato a Genova dal Comune e dal Rina, in collaborazione con Baker McKenzie e la Federazione dei Cavalieri del Lavoro. Il dato di partenza è la potenza economica della Repubblica Popolare: "Lo scorso anno - ha ricordato Gang - il Pil cinese è cresciuto del 6,9% arrivando a 13.000 miliardi di dollari, mentre il volume complessivo di import/export è stato pari a 4.280 miliardi di dollari, di cui 2.360 miliardi in export e 1.920 miliardi in import". Dinamica in cui l'Italia ha un peso rilevante: "Nei primi 10 mesi del 2017 gli scambi commerciali Italia-Cina hanno raggiunto il miliardo di dollari, con una crescita del 24% rispetto all'anno precedente".

Parallelamente agli scambi commerciali, crescono anche gli investimenti cinesi all'estero, che lo scorso anno sono stati pari a 120 miliardi, mentre gli investimenti stranieri in Cina hanno raggiunto quota 135 miliardi di dollari. "Gli interscambi cinesi con i 60 Paesi coinvolti dalla nuova Via della Seta - ha aggiunto Gang - nel 2017 hanno raggiunto i 780 miliardi di dollari, e in que-

gli stessi paesi la Cina ha già investito 50 miliardi in nuove opere, tramite cui verranno creati 180.000 posti di lavoro".

La Via della Seta è un piano strategico che sarà composto da numerosissime iniziative diverse, una delle quali, relativa proprio all'Italia, è già diventata realtà: "Lo scorso novembre è partito da Mortara il primo treno merci diretto in Cina, composto da 17 carri e 40 container, un collegamento destinato a svilupparsi e rafforzarsi nel tempo".

"Genova oggi può vantare 12 mld di investimenti in infrastrutture in corso o che stanno per partire, si candida a essere protagonista della Via della Seta, il porto d'ingresso dell'Europa" ha spiegato il sindaco Marco Bucci. Al convegno hanno partecipato il governatore Giovanni Toti e il presidente dell'Autorità portuale del Mar Ligure Occidentale Paolo Emilio Signorini. "Dodici miliardi di investimenti stanno per rendere Genova sempre più protagonista - ha detto Bucci - tra Terzo Valico, Nodo ferroviario, Gronda di Ponente, San Benigno, Lungomare Canepa, interscambio, aeroporto, e molto altro. Ci daranno un sistema di infrastrutture di primo livello nel mondo - ha detto Bucci - cui vanno aggiunti i progetti del Waterfront di Levante, dell'Hennebique e i numerosi progetti di rinnovamento urbanistico che servono per il business di oggi. Se Genova si prepara, è in grado di stare al passo con i tempi e l'amministrazione comunale sarà un facilitatore per chi investe qui".

Che il porto di Genova possa giocare un ruolo nella nuova Via della Seta, diventando la porta d'accesso meridionale per le

merci in arrivo dal Far East e dirette nell'Europa centrale, che oggi invece passano esclusivamente per gli scali del Nord Europa ne è convinto il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale Paolo Emilio Signorini. "Oggi la rotta principale passa dal Nord Europa. E' possibile riuscire a modificarla? Secondo me lo è, ma solo a determinate condizioni - ha spiegato - Il nostro porto deve essere in grado di operare sulle portacontainer di ultima generazione da oltre 20.000 Teus e il sistema ferroviario deve poter far viaggiare treni lunghi 750 metri".

Anche Marco Donati, General Manager di Cosco Shipping Lines Italy - joint-venture tra la genovese Cosulich e il gruppo marittimo cinese Cosco - è convinto che Genova possa diventare uno snodo della One Belt One Road: "Cosco ha investito nel porto del Pireo, dove il traffico è passato dai 600.000 Teus del 2010, anno del nostro ingresso, agli attuali 3,6 milioni di Teus, e da dove oggi partono 10 treni alla settimana per l'Europa centrale". Se lo hanno fatto i greci, sostiene Donati, possiamo farlo anche in Italia, "a patto di completare gli investimenti infrastrutturali in corso senza ritardi, di ridurre l'impatto della burocrazia e di rendere più veloci ed efficienti le operazioni portuali". Se queste condizioni verranno soddisfatte, Genova potrà ritagliarsi un ruolo di primo piano: "Non so dove il Governo cinese deciderà di far approdare la Via della Seta in Mediterraneo, ma credo che le rotte andranno verso quei porti che si faranno trovare pronti" conclude Donati.

— (r.e.)



I servizi**Qui! Group: i ricavi e la Borsa**

Qui! Group chiude il 2017 con un fatturato consolidato di 560 milioni e un aumento dell'Ebitda a 19,3 milioni (+15%). Crescono i ricavi legati al segmento welfare con un incremento del fatturato del 20% e una previsione di crescita del settore superiore al 100% per il 2018. Il gruppo guidato dal presidente e fondatore Gregorio Fogliani intende "rafforzare la propria offerta e presenza su nuovi mercati in Italia e all'estero". In prospettiva "nuovi accordi strategici che preludono al futuro ingresso in Borsa".



Commercio e trasporti: coinvolti 60 paesi e 900 progetti

La nuova Via della Seta passa nel cuore di Genova

Al Ducale presentato il progetto di integrazione eurasiatica

Analisi

ALESSANDRA PIERACCI
GENOVA

Sessanta paesi coinvolti e 900 progetti di nuove infrastrutture, per quasi 1.000 miliardi di investimenti: sono i numeri della One Belt One Road, la nuova Via della Seta, che Zhang Gang, del China Council for the Promotion of International Trade, ha illustrato al convegno The New Silk Road for Italy, organizzato nei giorni scorsi a Palazzo Ducale di Genova dal Comune e dal Rina con Baker McKenzie e la Federazione Nazionale Cavalieri Lavoro. Scopo del meeting, analizzare il fenomeno dell'integrazione economica eurasiatica collegato al progetto «Belt and Road Initiative» (Bri), lanciato dal presidente cinese Xi Jinping nel 2013 con l'obiettivo di sviluppare l'integrazione Eurasiati-

ca attraverso la realizzazione una sistema di infrastrutture articolato in sei corridoi di trasporto via terra e via mare per la circolazione di merci, tecnologie e cultura. Tra le varie iniziative, una è già diventata realtà in Italia: lo scorso novembre è partito da Mortara il primo treno merci diretto in Cina, composto da 17 carri e 40 container. E dal convegno, il governatore Giovanni Toti ha lanciato la proposta di un'unica autorità portuale per fare della Liguria intera il porto di riferimento per la Cina.

«Lo scorso anno - ha ricordato Gang - il Pil cinese è cresciuto del 6,9% arrivando a 13.000 miliardi di dollari, mentre il volume complessivo di import/export è stato pari a 4.280 miliardi di dollari, di cui 2.360 miliardi in export e 1.920 miliardi in import». In particolare, «Nei primi 10 mesi del 2017 gli scambi commerciali Italia-Cina hanno raggiunto il miliardo di dollari, con una crescita del 24% ri-

spetto all'anno precedente». «Gli interscambi cinesi con i 60 Paesi coinvolti dalla nuova Via della Seta - ha aggiunto Gang - nel 2017 hanno raggiunto i 780 miliardi di dollari, e in quegli stessi paesi la Cina ha già investito 50 miliardi in nuove opere, tramite cui verranno creati 180.000 posti di lavoro». Secondo Polo Emilio Signorini, presidente dell'Autorità di sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale intervenuto ai lavori, il porto di Genova può giocare un ruolo nella nuova Via della Seta, diventando la porta d'accesso meridionale per le merci in arrivo dal Far East e dirette nell'Europa centrale, che oggi invece passano esclusivamente per gli scali del Nord Europa. «Oggi la rotta principale passa dal Nord Europa. E' possibile riuscire a modificarla? Secondo me lo è, ma solo a determinate condizioni. Il nostro porto deve essere in grado di operare sulle portacontainer di ultima generazione da oltre 20.000 Teus e il



sistema ferroviario deve poter far viaggiare treni lunghi 750 metri» ha detto Signorini. Anche Marco Donati, General Manager di Cosco Shipping Lines Italy - joint-venture tra la genovese Cosulich e il gruppo marittimo cinese Cosco - ha sostenuto che Genova possa diventare uno snodo della One Belt One Road: «Cosco ha investito nel porto del Pireo, dove il traffico è passato dai 600.000 Teus del 2010, anno del nostro ingresso, agli attuali 3,6 milioni di Teus, e da dove oggi partono 10 treni alla settimana per l'Europa centrale». Si può fare anche in Italia, «se si completano gli investimenti infrastrutturali in corso senza ritardi, di ridurre l'impatto della burocrazia e di rendere più veloci ed efficienti le operazioni portuali». «Non so dove il governo cinese deciderà di far approdare la Via della Seta in Mediterraneo, ma credo che le rotte andranno verso quei porti che si faranno trovare pronti» ha dichiarato Donati. Ancora meglio, secondo il governatore Giovanni Tori, se non si tratta solo del porto di Genova ma di un'Autorità portuale unica da La Spezia a Savona, il solo sistema portuale che può essere l'interfaccia della Via della Seta. Il presidente della Regione chiede che la prossima legislatura vari «una legge speciale che riconosca la Liguria come porto d'Italia». «Occorre - ha dichiarato Toti - una riforma della governance del sistema portuale italiano, per renderlo più efficiente e più snello, rivendichiamo la specificità della Liguria, che non ha uguali in Italia. Una parte delle accise deve restare in Liguria per permettere gli investimenti sulle infrastrutture. Chiediamo al paese di riconoscere che la Liguria è in una posizione strategica».

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

Giro d'affari

Quasi mille miliardi di investimenti indicati da One Belt One Road, la Via della Seta del China Council. Qui lo stand della Cina all'Expo di Milano

Porto

Il governatore Giovanni Toti ha lanciato la proposta di un'unica autorità portuale per fare della Liguria intera lo scalo di riferimento per la Cina



Via della seta opportunità per Genova

"Genova è in crescita. E la nostra città deve crescere, deve appassionarsi allo sviluppo, ci dobbiamo mettere il cuore per essere i protagonisti della Via della Seta". Lo ha detto il sindaco di Genova Marco Bucci a Palazzo Ducale al convegno 'The new silk road for Italy' organizzato dal Comune di Genova in collaborazione con Rina, Baker McKenzie e la Federazione Nazionale Cavalieri Lavoro al quale partecipano il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti e il presidente dell'Autorità portuale del Mar Ligure Occidentale Paolo Emilio Signorini.

"Sono contento che la Sala del Maggior Consiglio sia piena, vuol dire che l'interesse nella città c'è - ha detto Bucci rivolgendosi alla platea -. La nuova Via della Seta è il più grande progetto del mondo in termini di infrastrutture e di commercio per il quale Genova si candida a essere il terminale in Europa. Nella storia dell'umanità dove c'è stato il commercio c'è stata cultura, scambio di persone, know how. Non parliamo solo di uno scambio commerciale, c'è molto di più dietro". "Prendete la mappa dell'Europa, aggiungeteci il Mar Mediterraneo, e guardate - ha aggiunto il sindaco -: Genova è il centro dell'Europa, un'idea che mi ha

suggerito Renzo Piano. Prendete la stessa mappa e pensate di venire dall'Asia via mare attraverso Suez, dov'è il centro dell'Europa? Il cancello d'ingresso è Genova. Se saremo in grado di costruire un sistema di infrastrutture a mare e a monte per gestire traffici e scambi ecco che siamo competitivi non solo per la Liguria e il Nord Italia o la Svizzera ma per tutta l'Europa".

Sessanta paesi coinvolti e 900 progetti di nuove infrastrutture, per quasi 1.000 miliardi di investimenti: sono i numeri della One Belt One Road, la nuova Via della Seta, che Zhang Gang, del China Council for the Promotion of International Trade, ha illustrato durante il convegno organizzato a Genova dal Comune e dal Rina.

Il dato di partenza è la potenza economica della Repubblica Popolare: "Lo scorso anno il Pil cinese è cresciuto del 6,9% arrivando a 13.000 miliardi di dollari, mentre il volume complessivo di import/export è stato pari a 4.280 miliardi di dollari, di cui 2.360 miliardi in export e 1.920 miliardi in import". Dinamica in cui l'Italia ha un peso rilevante: "Nei primi 10 mesi del 2017 gli scambi commerciali Italia-Cina sono cresciuti del 24% rispetto all'anno precedente".

