

I cinesi aspettano le infrastrutture

di **Francesco Sisci**

Taranto, città dell'Iva che minaccia la chiusura trascinandosi dietro migliaia di posti di lavoro, il futuro dell'acciaio italiano e forse anche l'1% del Pil, è però anche un porto di immense potenzialità.

Da cinque anni due multinazionali cinesi, la Hutchison Wampoha di Hong Kong e la Evergreen di Taiwan, hanno investito 50 milioni di euro per controllare il porto commerciale e sarebbero pronti in teoria ad alzare la posta. Attendono però dalle autorità italiane il completamento di lavori infrastrutturali: lo scavo di un paio di metri dei fondali di attracco, per permettere l'arrivo delle super porta container, e una diga foranea alle spalle che ripari le navi dagli eventuali marosi.

Il porto rappresenta una prospettiva enorme per la città, il Mezzogiorno e il Paese: i cinesi (ma non solo, tutti gli asiatici) guardano a Taranto come hub dei traffici del Mediterraneo e dell'Europa, sia come punto di partenza di smistamento ferroviario sia come trans-shipment.

Un nodo naval-ferroviario da qui avrebbe costi di oltre il 15% inferiori a quelli di qualunque altro porto europeo. Per questo anche le autorità di Rotterdam o i tedeschi sono interessati allo sviluppo del porto di Taranto.

Taranto è infatti benedetta dalla geografia. È l'attracco della sponda nord del Mediterraneo più vicino a Suez, è a pochi chilometri dalla dorsale adriatica che permette di risalire la penisola fino alle Alpi senza ostacoli, non ha montagne alle spalle e quindi ha una larga pianura per sviluppare l'industria dietro le banchine.

Le potenzialità di questa geografia sono senza limiti. Al porto hanno pronti piani per la costruzione del quinto sporgente, una enorme piattaforma per la lavorazione di container, che permetterebbe a Taranto di passare da una attuale capacità di un milione di container all'anno, a 6-7 milioni, il numero di container che passano da Rotterdam, il primo porto container europeo.

Queste prospettive imporrebbero però una tabella di marcia e una programmazione ferrea di sviluppo e passi avanti da compiere, perché la geografia non funziona da sola.

Infatti, Rotterdam impiega nel porto circa 40mila addetti, fatte le proporzioni con il traffico container il porto di Taranto già oggi ne dovrebbe usare circa cinquemila. Ma il problema è che a Rotterdam i container vengono "lavorati", aperti, re-impaccati, messi sui treni, le merci vengono trasformate.

A Taranto invece i container passano da navi grandi a navi piccole, senza mai uscire dal porto e con un impatto minimo per la città e il paese. Gli addetti quindi sono poche centinaia di persone.

Bisognerebbe offrire ai trasportatori quindi la possibilità di mettere i container sui treni e inoltre di lavorare in loco le merci. Questo sarebbe un risparmio per tutti, perché eviterebbe il passaggio alle navi piccole e concentrerebbe invece nuovo lavoro e opportunità di sviluppo nel meridione d'Italia.

Per questo al porto hanno già individuato e pianificato lo sviluppo di un'area alle spalle di punti di attracco delle navi per la lavorazione dei container e la localizzazione di aziende che volessero venire a operare a Taranto.

Per la logistica ferroviaria invece bisognerebbe in breve avviare un servizio di trasporto container. Nel breve medio periodo, quando il servizio è avviato, poi pensare a raddoppiare la linea treni fino a Bari, soli 68 chilometri, che ad oggi è a binario unico.

Si tratta di impegni sostanziali, anche se non giganteschi. Ma per questi impegni ci potrebbe essere un interesse di cinesi o altri stranieri per investire, sviluppare e realizzare tali programmi con progetti di finanziamento a lungo termine che costerebbero poco o niente allo stato creando invece enormi possibilità di crescita.

Questi sarebbero poi investimenti stranieri diretti

molto più efficienti nel portare crescita e prospettive di sviluppo dei pur necessari investimenti in titoli del tesoro. Inoltre gruppi stranieri potrebbero sentirsi più tutelati e garantiti se coinvolti in investimenti concreti industriali e infrastrutturali rispetto ad investimenti finanziari sui titoli di debito italiani.

Per questo comunque oltre alla geografia occorre una politica che vada al di là della gestione delle emergenze e la forza di attuare i piani già preparati.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

