

# Una Via della Seta senza Gioia Tauro: un disegno per cancellare il Sud?



Gli accordi per la nuova “Via della Seta” tra il Governo italiano e il Governo cinese, passeranno alla storia come la strategia di sviluppo – per nuovi canali commerciali attraverso i quali la Cina entra nel continente euroasiatico – economicamente e strategicamente più determinante, per il futuro del nostro Paese.

Lo afferma in una nota Rosi Perrone, Cisl Reggio Calabria.

Un avvenimento di portata finanziaria ed infrastrutturale globale, non vi è alcun dubbio, ma che non tiene conto del Sud Italia. L’obiettivo primario è quello di far raggiungere più facilmente le merci cinesi a poco costo sui mercati dell’Europa centrale. L’Italia ad oggi, è il primo Paese del G7 ad aderire ufficialmente alla Belt and Road.

*E che ben venga. Ma non possono essere sottovalutate considerazioni di politica estera, che vedrebbero Ue e America, non diplomaticamente allineate a questa scelta; e per le quali un importante sinologo – qual è il Prof. Sisci – ha auspicato responsabilità e buon senso, perché ‘la Via della seta riscrive 400 anni di relazioni politiche’.*

Mi domando come si intende gestire l’impatto e le eventuali ricadute politico – diplomatiche, auspicando che non ce ne

siano, che questo accordo potrebbe portare in essere.

Non demonizzando dunque, un piano strutturale e commerciale che potrebbe garantire investimenti ingenti per il nostro Paese, corre l'obbligo di interrogarsi su come un processo di tale portata possa coinvolgere il sud del Paese, rendendolo protagonista di un progetto di rilancio. Penso al mega accordo con il mostro di logistica Alibaba, o il nuovo piano di comunicazione e sostegno economico per sostenere aziende italiane in Cina e il rilancio del brand '**made in Italy**'. Per non parlare del grande progetto integrato infrastrutturale e strategico via mare e sul ferrato, che avrà grandi effetti sull'asse centrale europeo.

Ma un dato è certo. La *road map* cinese non annovera tra i suoi 'punti d'incontro' il sud, la Calabria ed in particolar modo il porto di Gioia Tauro. Dunque è paradossale assistere a proclami governativi che intonano auspici positivi verso l'area portuale di Gioia Tauro, e al contempo, percepire che saranno solo i porti di Genova e Trieste ad essere inseriti in questa nuova visione strategica.

Gli ambiti di cooperazione previsti tra Italia e Cina riguardano settori come infrastrutture, energia, telecomunicazioni, aviazione civile ed e-commerce. Viene fisiologicamente svilita la centralità europea del Porto di Gioia Tauro, il quale, oggi più che mai, necessiterebbe di un piano di sviluppo serio, in grado di portare investimenti e investitori che possano produrre ricchezza, sviluppo ed occupazione.

La "Via della seta" senza il Sud Italia e la Calabria in particolar modo, è un ulteriore colpo mortale ai sogni di sviluppo della piana di Gioia Tauro, con il conseguente fallimento del progetto ZES, con buona pace della politica.

*La Cina vorrebbe investire, in un piano pluridecennale, una somma come 140 miliardi di dollari per sviluppare i traffici*

*commerciali con l'Europa, passando per l'Italia che non appare tenga a progetto l'apparato economico meridionale. E la rappresentanza politica calabrese che fa? Sta a guardare!*

La parte terrestre del progetto cinese, quello ferroviario, termina in Germania. Il disegno è chiaro: il sud dell'Italia è esclusa dal più grande investimento infrastrutturale e strategico, e per forza di cosa culturale, della storia recente. Il Paese avrebbe dovuto, nella Via della seta, proporre e dunque prevedere ed utilizzare al meglio piuttosto che ignorarla, la vocazione geografica di **Gioia Tauro** all'interno del Mediterraneo, come strumento di contatto con il resto dell'Europa sud-orientale, e con il continente africano.

Invece il porto calabrese sarà escluso dalle più importanti rotte di navigazione Asia-Europa con evidenti ripercussioni sul volume di traffico dei container e sui livelli occupazionali legati, per ora, alle attività di transhipment.

*Il Porto di Gioia Tauro, deve, invece, essere considerato come una grande opportunità per il Paese, la Calabria, la Metrocity, Proiettandolo in un piano di sviluppo che oltre i primi step, la logistica di Porto e il Retroporto lo incastonino in un programma strategico per nuove sfide globali.*

Il nuovo accordo ha perso un'occasione unica per Gioia Tauro, la Regione Calabria ed il sistema paese che avrebbero potuto generare un notevole valore aggiunto proponendosi come porta strategica sul mediterraneo.

E quante possibilità di **sviluppo metropolitano** se solo si fosse avuto in Calabria un progetto armonioso di sviluppo, se la città metropolitana avesse avuto contezza delle proprie potenzialità, se tutta una intera classe dirigente si fosse fatta carico di queste fondamentali sfide, concludo né con i

se nè con i *ma* si fa la storia!