

L'armatore **d'Amico**: «La Cina vede il sorpasso». L'economista Sapelli: «La minaccia arriva dalla grande alleanza asiatica»

«Gli Usa, il grande assente sulla mappa del mondo»

IL CASO

Alberto Ghiara

«Non trovo nulla di straordinario nella notizia che la Cina stia per superare gli Stati Uniti nell'export di prodotti petroliferi raffinati. In questi anni la Cina è cresciuta fino al secondo posto globale per livello del Pil: c'è solo da domandarsi quando supererà l'America». L'armatore Cesare **D'Amico**, riprendendo un dato appena fornito dal presidente di Federagenti Gian Enzo Duci, raccontato il cambiamento per cui, mentre prima i prodotti raffinati viaggiavano su piccole petroliere, fino a 50 mila tonnellate di portata, oggi dalla Cina le nuove Vlcc da 300 mila tonnellate compiono il primo viaggio, con cisterne ancora pulite, cariche proprio di raffinati destinati a Europa e Stati Uniti. **D'Amico** sottolinea anche come la Belt and Road cinese abbia una valenza strategica in particolare nei confronti dell'India:

«Su 700 miliardi di investimenti, il 10 per cento è destinato al Pakistan e non si può non sottolineare l'importanza di questo paese rispetto all'India. Il grande assente sono gli Stati Uniti, impegnati in una ridefinizione del proprio ruolo internazionale. Oggi gli Stati Uniti vanno visti più come un paese fra gli altri e meno come leader del mondo, come eravamo stati abituati dal piano Marshall in poi».

Il progetto di Nuova via della seta o Belt and road initiative (Bri) ha visto un rallentamento degli investimenti con il Covid. Questi nel 2020 sono al livello più basso dal 2013. Ma a soffrire di più è la parte a terra, mentre secondo Paolo Moretti, direttore commerciale di Rina Services, resiste quella marittima. «La flotta cinese è oggi la seconda al mondo dopo la Grecia. Anche il Rina negli ultimi due anni ha raddoppiato le unità cinesi certificate. Mi chiedete se un giorno la Cina sarà il nostro primo cliente? Sì, lo penso».

Anche Riccardo Fuochi, spedizioniere e presidente dell'Associazione Italia-Hong Kong,

non crede in una crisi del progetto cinese: «Battuta d'arresto? La Bri è più viva che mai. Sono diminuiti gli investimenti in infrastrutture, ma ha avuto impulso la *digital silk road*. La Bri acquisisce una nuova fisionomia, grazie anche allo sviluppo del mercato domestico cinese». Secondo Fuochi, l'Italia è stato l'unico paese a aderire al Mou con la Cina: una mossa che ha provocato polemiche internazionali, ma che non ha nessuno peso giuridico e che è sparito dall'orizzonte del governo Conte Due. Intanto la Francia ha puntato dritto al business con un accordo sulla vendita di Airbus alla Cina. «L'Italia ha ottenuto benefici: alimentare, vino, moda. Ma c'è bisogno di una contropartita, ai cinesi non abbiamo ancora chiesto nulla, e intanto subiamo le pressioni di Paesi come gli Stati Uniti che vedono di cattivo occhio questo accordo». Dal canto suo Zeno D'Agostino, presidente del porto di Trieste, ha commentato: «Il grande assente sono gli Stati Uniti sul tema della Cina? Io credo che invece sia l'Europa, così assente che nessuno ha notato la sua assenza. Io

penso che esista una visione geopolitica e una dei trasporti. La geopolitica comincia a stufare. Non è vero che ci sono pressioni sui porti. La Cina se vuole controllare il porto di Trieste oggi può usare i satelliti, non ha bisogno di entrare nella gestione dei terminal». Giulio Sapelli, economista e presidente del Blue Monitor Lab, ha ricordato le strategie commerciali dell'Italia nel suo ruolo di «media potenza», in passato capace di dialogare con ogni soggetto nel mondo. «Nella sua storia, l'Italia è sempre stata il vassallo intelligente. Credo quindi che le polemiche sulla Cina oggi non abbiano grande importanza. Il mondo non si può tagliare a fette, perché altrimenti sono fette di salame che cadono sugli occhi». Per Sapelli «è arrivata l'ora dell'India»: la minaccia reale per l'Unione europea è il nuovo accordo a 15 in Asia. L'India si candida a diventare partecipante nelle relazioni commerciali dei Paesi asiatici, e potrà avere un ruolo anche nel nuovo spazio economico che si sta realizzando in Medio Oriente tra gli Emirati e Israele». —



Gian Enzo Duci, Federagenti



L'armatore Cesare **d'Amico**

