

Economia
e lavoro

Yilport: «Né partnership né azioni con la Cosco»

► La holding turca precisa la sua posizione dopo i dubbi sui presunti rapporti con i cinesi di Taranto e Brindisi da parte degli asiatici ► Fugato l'allarme sulla gestione dei porti di Taranto e Brindisi da parte degli asiatici

**L'azienda:
non deteniamo
partecipazioni
azionarie
in quella società
o in controllate**

Nessun rapporto di partnership nel porto di Taranto, ma anche in quello di Brindisi, tra Yilport e Cosco. A chiarirlo, dopo una serie di prese di posizione e preoccupazioni in particolar modo rispetto allo scalo marittimo ionico ma non solo, è la stella holding turca.

«Ancora una volta vogliamo precisare che Yilport - chiarisce l'azienda, insieme alla controllata San Cataldo Container Terminal - non detiene partecipazioni azionarie in Cosco, né quest'ultima detiene partecipazioni in Yilport né in altre società da quest'ultima controllate o a quest'ultima affiliate. Teniamo a precisare altresì che Yilport e Cosco non hanno alcun rapporto di partnership economica o strategica nel porto di Taranto. Yilport è un operatore terminalistico internazionale controllato esclusivamente dalla famiglia Yildirim».

La precisazione si è resa necessaria dopo il dibattito scatenatosi dall'allarme lanciato da Giorgia Meloni. «Continuiamo, in Italia e in Europa, a moltiplicare le tasse sulla plastica - ha detto qualche giorno fa alla Camera - per le aziende italiane ed europee, facendo finta di non sapere che i fiumi europei contribuiscono allo sversamento di

plastica in mare per circa lo 0,8 per cento e che, in compenso, circa l'80 per cento di quell'inquinamento è prodotto da nazioni come l'India e la Cina. Nazioni sulle quali non dite niente e che aiutate ad entrare in Italia. Perché a noi non sfugge neanche il tentativo dei cinesi di entrare nella gestione dei porti di Taranto e Brindisi. E allora, vede presidente Conte, ci sono visioni diametralmente opposte: al governo ci siete voi, che consentite ai cinesi di fare extra profitti perché devono rispettare le norme sull'ambiente e consentite che quei soldi vengano utilizzati per fare incetta di infrastrutture strategiche a casa nostra. Ci fosse Fratelli d'Italia al governo, noi ci batteremmo per chiedere che la Cina paghi i giusti dazi per l'inquinamento che produce nel mondo e utilizzeremmo quelle risorse per difendere le nostre infrastrutture strategiche, che è quello che dovrebbero fare l'Italia e l'Europa». Parole che avevano fatto pensare proprio al faro acceso dall'intelligence estera italiana e dal Copasir sui presunti rapporti tra Yilport e Cosco, operatore cinese tra i più importanti al mondo.

Nelle scorse ore, tra l'altro, il senatore di Fratelli d'Italia Adolfo Urso, vice presidente del Copasir, ha chiarito meglio l'accusa lanciata dall'onorevole Meloni. «Ora i riflettori sono sull'altro grande asset: i porti. Il post con cui Grillo, ancora una volta, sposa la tesi dell'importanza di

lasciare alla Cina i porti di Taranto e di Gioia Tauro ci fa capire che sarà un tema decisivo nei prossimi mesi. L'obiettivo dei cinesi è controllare la triangolazione Taranto, Brindisi, Gioia Tauro. E fare della Puglia una piattaforma logistica, commerciale, economica e produttiva cinese. Peraltro, il porto di Taranto è centrale nella difesa militare dell'Alleanza atlantica. I fondi cinesi sono già presenti in Cdp reti e in Ansaldo energia e si nota una convergenza di investimenti cinesi proprio nell'area di Taranto, come se ciò rispondesse a una precisa regia e non solo ai vantaggi fiscali che il governo ha ritenuto di conferire. Sullo sfondo resta sempre l'Uva, oggi nelle mani degli indiani che vorrebbero uscirne: chissà che in futuro non possa parlare mandarino».

Un riferimento, secondo quanto sostenuto dall'ex coordinatore provinciale della Lega Paolo Taurino, non a Cosco ma a Cccc. Taurino, infatti, nei giorni scorsi ha rilanciato l'inserimento dell'azienda di Stato cinese Cccc - uno dei maggiori player nella costruzione della nuova "Via della Seta" cinese, la cosiddetta "Belt and road initiative" - nella blacklist statunitense. Un inserimento che ha spinto più di qualcuno a chiedersi se il memorandum siglato due anni fa tra Italia e Cina, o meglio tra porto di Trieste e Cccc, per la trasformazione della città in uno degli scali della nuova Via della Seta vedrà mai la luce.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





La prima nave portacontainer arrivata al molo polisettoriale dopo l'insediamento del nuovo terminalista Yilport