

L'Italia può essere scelta come **destinazione preferenziale nel Mediterraneo**. Ma non ha tempo da perdere: spiega perché il capo del porto di Trieste | **Elisabetta de Dominis**

La nuova Via della seta arriverà in Adriatico

Zeno D'Agostino, presidente Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico orientale: oltre che scalo per il caffè, Trieste è il primo in Italia per tonnellaggio totale movimentato, primo per traffico ferroviario e primo porto petrolifero nel Mediterraneo.



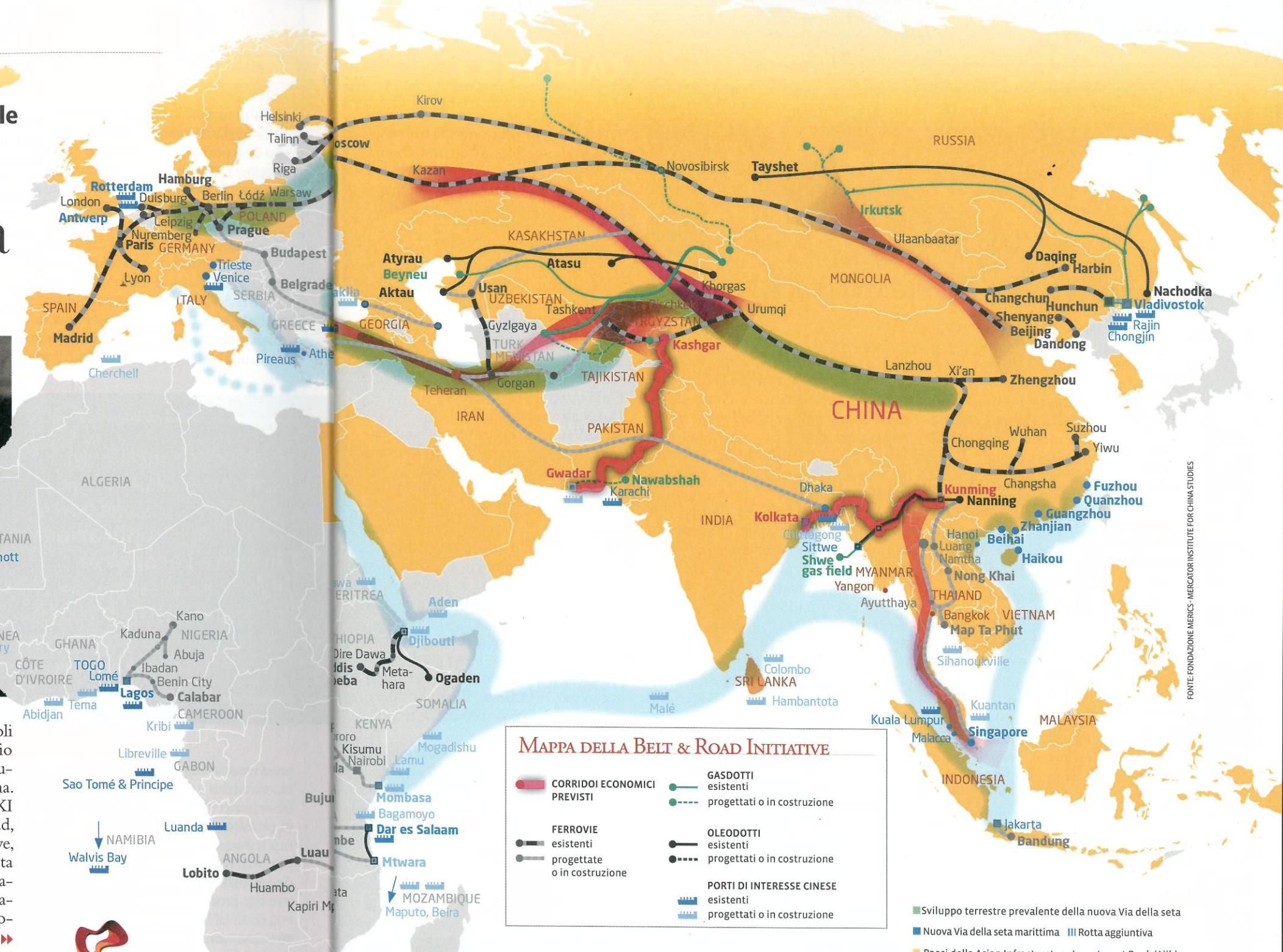
IL MEDITERRANEO È TORNATO A ESSERE CENTRALE nel commercio mondiale, come ai tempi dell'Impero romano. E siccome per la Cina tutte le strade portano in Europa, la nuova Via della seta potrà terminare nell'alto Adriatico, come ai tempi di Marco Polo. I paesi del Nord Europa non amano questa prospettiva, ma l'Italia è l'attracco al quale si arriva in minor tempo dal Canale di Suez, con 15 aree di sistema portuali; e la Cina,

dopo aver investito nei porti di Napoli e Savona, ha capito che la via meglio collegata alle economie ricche d'Europa è il mare dell'antica Serenissima. La Via della seta marittima del XXI secolo, Century Maritime Silk Road, fa parte della Belt & Road Initiative, rete di collegamenti per unire tutta l'Eurasia, anche via terra. È un'iniziativa strategica di sviluppo delle infrastrutture di trasporto e logistica, promossa dal presidente **Xi Jinping**.

La più grande proposta della Cina al mondo

«L'Italia è l'ideale terminale, non solo geografico, della nuova Via della seta. Può offrire logistica, aree e strutture industriali, ed è al centro del Mediterraneo, sempre più snodo dei commerci globali: le portacontainer sono aumentati del 20% dal 2012. E basta ricordare che la Cina nei porti del Mediterraneo ha già investito 4 miliardi». Nelle parole di **Ettore Sequi**, ambasciatore a Pechino, grande tessitore di rapporti economici a vantaggio delle imprese italiane, oltre che di quelli politico-istituzionali, la Belt & Road Initiative è una straordinaria opportunità. Che si può sintetizzare

con pochi altri numeri: tocca due terzi della popolazione mondiale; gli 88 paesi che collegherà sempre più strettamente, con grandi vie marittime, ferroviarie, stradali, di trasporto di gas, elettricità e petrolio (cartina), hanno firmato intese generando 70 miliardi di investimenti; la quota cinese del commercio mondiale è passata dal 5 al 25%, e non solo per la forte capacità di esportazione. Infatti entro il 2022 i cinesi con buona capacità di acquisto, quindi anche di beni importati, saranno 250 milioni: ottime quindi le prospettive per le imprese che sanno soddisfare la loro crescente domanda di



qualità. Elevare il tenore di vita, insieme con il forte impegno di risorse nell'innovazione e alla difesa del libero commercio (da qui una delle frizioni con l'America di Donald Trump), sono strategie che appunto convergono della B&ri. «La più grande proposta della Cina al mondo, sia economica sia politica. Un'iniziativa di lungo periodo e non solo di infrastrutture, ma che comporterà anche regolamenti, investimenti, e un reciproco riconoscimento delle diversità nei modelli di governo», secondo l'economista **Roman Prodi**, che ha partecipato nella sede di Borsa Italiana al convegno

sulla Belt & Road Initiative organizzato da Class Editori (che pubblica *Capital*) insieme con MF-Milano finanza e Xinhua News Agency, il maggiore gruppo multimediale cinese. L'Italia è tra i soci fondatori dell'Asian Infrastructure Investment Bank (AiiB), creata per finanziare anzitutto le grandi opere previste dalla nuova Via della seta. Che, se non sarà subito un mercato unico, ne diventerà la piattaforma, oltre che un asse di sviluppo di innovazione e ricerca. A riprova che sarà decisiva per l'Europa, perfino la Gran Bretagna ha aderito come socio della banca, distinguendosi dagli Usa.



Il porto del **Pireo** (Grecia), controllato dalla Cina, con una portacontainer della compagnia di stato per il trasporto marittimo.

► in cui la Cina vuole coinvolgere più di 80 paesi, per moltiplicare gli sbocchi commerciali e gli investimenti. Per la Bri, chiamata anche One belt, one road, la Cina ha aperto finora svariate rotte, investendo in diversi scali nel Mediterraneo, in modo da legare al suo mercato più paesi possibile. L'anno scorso a Pechino l'ex presidente del Consiglio **Paolo Gentiloni** ottenne la promessa di investimenti cinesi nei porti sia di Genova sia di Trieste. *Capital* ne parla con **Zeno D'Agostino**, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico orientale, che in meno di 3 anni ha visto il porto di Trieste diventare il primo in Italia per tonnellaggio totale movimentato, primo per traffico ferroviario e primo porto petrolifero nel Mediterraneo.

Domanda. La Via della seta passerà per Trieste e Venezia, più Genova, oppure sceglierà Capodistria, in Slovenia?

Risposta. Genova e Trieste sono compatibili. Le compagnie armatoriali e dei terminal decidono di investire dove ci sono le condizioni tecniche ed economiche più favorevoli. E cercano scali integrati con retroporti, autoporti, terminal intermodali. A Trieste chiuderemo il 2018 con oltre 10mila treni merci che tutti i giorni raggiungono

Austria, Germania, Lussemburgo, Repubblica Ceca, Slovacchia, Ungheria, e Italia, naturalmente. Abbiamo una nuova linea settimanale che unisce in tre giorni Adriatico e Baltico. Con la Turchia abbiamo creato la più affollata autostrada del mare del Mediterraneo; la via per l'Iran è aperta. Trieste è un porto completamente digitalizzato, abbiamo fondali di 18 metri, siamo il primo scalo italiano per traffico ferroviario internazionale e abbiamo un porto franco unico in Europa.

D. Sentite la concorrenza del Pireo, comprato dai cinesi?

R. Il Pireo paradossalmente è stata la nostra fortuna, perché ha modificato l'approccio dei cinesi con l'Europa e con l'Italia. Adesso per loro il Pireo è Cina e guardano quello che è vicino: l'Adriatico, appunto. Il porto di Trieste è in crescita con la ricchezza dell'Europa dietro. Chissà, forse i cinesi pensavano che il Pireo sarebbe stato il loro cavallo di Troia per entrare in Europa, però da Atene non si potranno raggiungere le destinazioni europee per ferrovia in tempi brevi. E la Commissione Ue ha avviato un'indagine sulla costruzione della linea che dalla Grecia, via Balcani, dovrebbe raggiungere Budapest. La Cina sta anche lavorando

in Montenegro, Kosovo, Serbia, tuttavia sono tutti paesi non Ue che contano meno economicamente e commercialmente.

D. Quali sono i concorrenti di Trieste?

R. È in Nord Europa che cominciano a provare fastidio perché la Cina guarda a sud, all'Italia, invece di investire lassù. La sede europea della Cosco, China Ocean Shipping Company, è finora sempre stata ad Amburgo; uscendo da Suez, le navi cinesi si dirigevano a Gibilterra per risalire verso nord. Ma il porto di Trieste oggi dà un risparmio di quattro giorni di navigazione. E abbiamo il porto franco.

D. Quali vantaggi offre?

R. La Via della seta cambierà tante cose. Con la costruzione di infrastrutture non si muoveranno solo le merci, ma anche le fabbriche: assisteremo a una riorganizzazione globale dell'industria. Nel 2025 la Cina si propone di essere leader mondiale in 30 settori. Le imprese cinesi potrebbero produrre nei punti franchi di tutta la provincia di Trieste, in regime di extraterritorialità. Ci saranno qui attività ad alto valore aggiunto. Inoltre a Trieste abbiamo un parco scientifico con i migliori ricercatori del mondo. A ottobre inaugureremo FREEeste, il primo punto franco operativo gestito dall'interporto Fernetti.

D'Agostino indica dalla finestra le navi portacontainer di Msc, che fanno servizio tra Trieste ed Estremo Oriente, compresi Giappone e Corea, tre volte la settimana. I container vengono caricati su treno per Budapest o trasferiti sui feeder, navi più piccole che raggiungono

tico.

Così la Cina diventa più vicina. C

IL PORTO DI TRIESTE

- **61.955.405** tonnellate di merci movimentate (+4,58%)
- **616.156** Teu (+26,66%)
- **8.681** treni (+13,76%)

