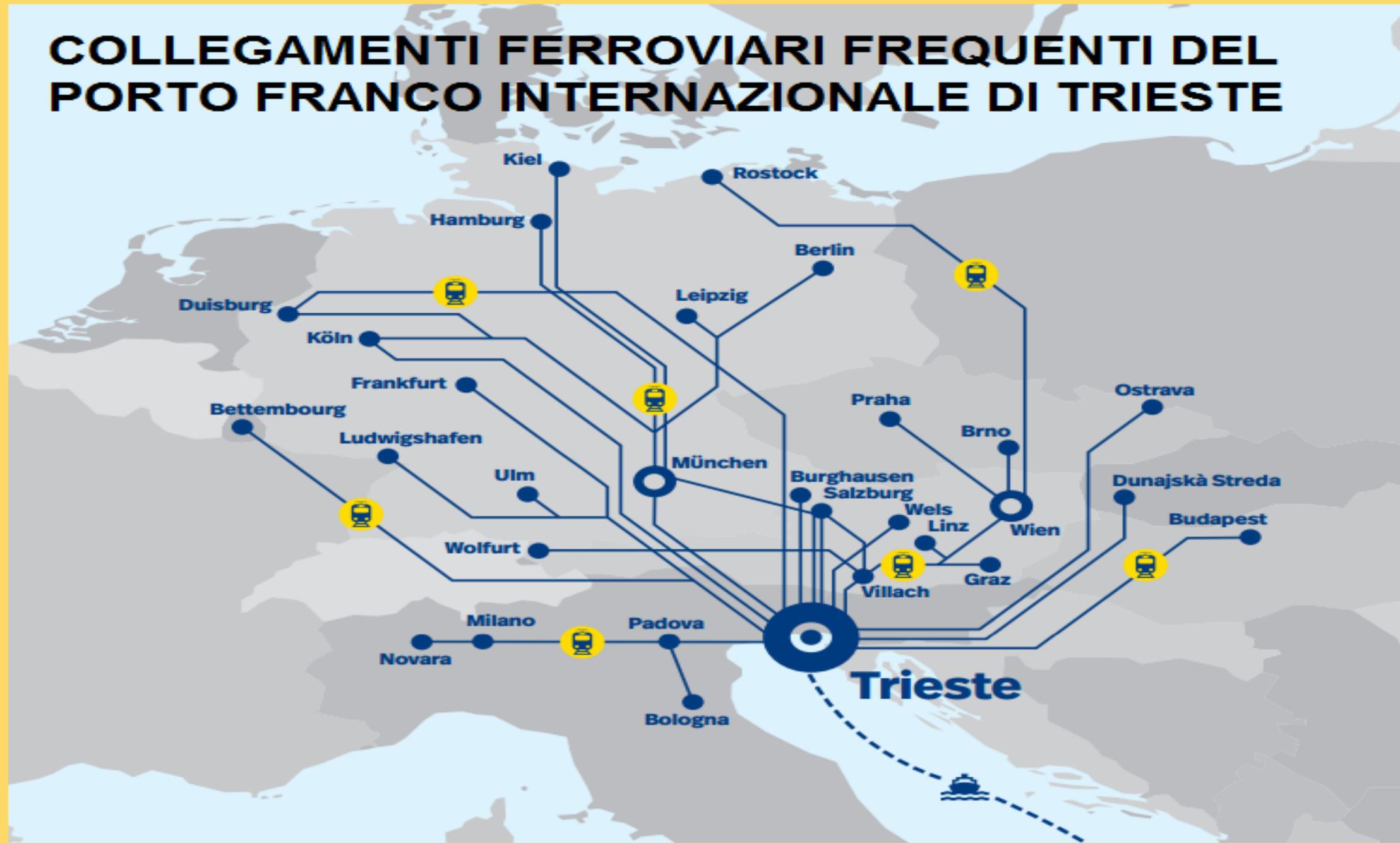


- Nell'anno in cui **Annibale** assume il comando dell'esercito cartaginese (221 a.C.), dando inizio alla 2^a guerra punica, **Qin Shi Huangdì** si autoproclama **primo imperatore** della Cina su mandato celeste
- La sua smodata ambizione lo induce infatti a ritenersi non solo il conquistatore del mondo intero, ma anche degno di un esercito che lo avrebbe difeso per l'eternità (EdTC)
- Di fatto regnò solo 11 anni, in tempo tuttavia per avviare la costruzione della GM
- Un'ambizione non dissimile sembra aver indotto l'attuale presidente della Cina, **Xi Jinping**, ad annunciare, nel 2013, la decisione di realizzare la **Nuova Via della Seta**, nota come **BRI (Belt and Road Initiative)**, il progetto più imponente della storia dell'uomo, con un budget di spesa di **1300/mld di dollari, inserito addirittura nella Costituzione**
- Un progetto che impressiona per l'entità della spesa, ma soprattutto per l'estensione, comprendente l'intero continente euroasiatico
- Secondo le previsioni di **Bank of China** verranno realizzate oltre 1000 nuove infrastrutture e creati nei 62 paesi coinvolti 200/mila posti di lavoro

- Come noto la BRI si articola in 3 direttrici:
 - > la **via marittima** da **Shanghai** a **Rotterdam** (50 gg.), la più economica
 - > la **via terrestre** dalla Cina dell'est a **Duisburg** (13 gg.), la più veloce ma la più costosa
 - > la **via polare**, che consentirà, grazie al disgelo dei mari artici, di accorciare il tragitto marittimo di 17 giorni, di una settimana il passaggio tra **Oceano Pacifico** e **Oceano Atlantico** e di potenziare il controllo sulle «**terre rare**» in **Groenlandia**
- Tutto ciò al fine di creare una rete di infrastrutture funzionali all'incremento degli scambi commerciali tra la Cina ed il mercato più grande del mondo, l'Europa
- A differenza delle potenze occidentali che dal XV secolo hanno colonizzato varie parti del mondo con le armi, **la Cina è stata invasa, ma non ha mai invaso altri stati con le armi**
- Tuttavia molti ora si chiedono se questa sua estesa proiezione a livello planetario usando la potenza della finanza non possa essere considerata una **nuova forma di colonialismo**
- Sfruttando l'inerzia della UE ha stipulato accordi bilaterali con molti paesi europei, effettuato investimenti ed offerto prestiti a diversi stati in difficoltà in Asia, Africa, Sud America
- Dispone di una compagnia marittima di Stato, la **COSCO**, con oltre 800 navi, mediante la quale ha acquisito una concessione maggioritaria come terminalista del porto del **Pireo** e rilevanti partecipazioni in quelli del **Belgio, Olanda, Spagna e Italia** (Vado Ligure, TA)
- Il principale braccio operativo per la **BRI** è la **CCCC (China Communications Construction Company)**, che elabora progetti e realizza infrastrutture (ponti, strade, ferrovie)

- In tale contesto il **porto di Trieste** è l'**ultima tappa marittima della BRI**, ma di **assoluta rilevanza strategica per la Cina** (che già qui contribuisce al 30% del traffico via nave)
- Perché è **porto franco**, dispone di un **efficiente sistema ferroviario intermodale** che lo collega meglio di **Genova** con il nord e centro Europa, ha **fondali profondi** e può contare sulla presenza di numerose ed altamente **qualificate istituzioni scientifiche**
- Per Trieste la BRI rappresenta quindi la grande occasione per rivivere una nuova era di rigoglioso sviluppo o l'inizio di un nuovo servaggio, perché, si dice, «**dove Pechino arriva finisce per comandare**»?
- In via preliminare è necessario conoscere la situazione attuale e prospettica dello scalo e successivamente descrivere le modalità di intervento della Cina a suo tempo previste
- Il nostro porto movimentava attualmente oltre **700/mila TEU** nel settore containers, è il **primo scalo petrolifero del Mediterraneo** ed il **primo porto italiano per movimentazione merci e per traffico ferroviario**
- Nell'ultimo biennio il **traffico merci su rotaia** è raddoppiato (da **5.000** a **10.000** treni all'anno), entro il **2023** la rete dovrebbe essere in grado di gestire oltre **20.000** treni aventi anche una lunghezza di 750 metri (proteste delle periferie)

COLLEGAMENTI FERROVIARI FREQUENTI DEL PORTO FRANCO INTERNAZIONALE DI TRIESTE



- L'attuale presidente **dell'Autorità Portuale, Zeno D'Agostino**, in collaborazione con **RFI** ha creato un Trihub, comprendente il porto di Trieste, l'interporto di Cervignano e quello di Opicina, al quale è stato esteso il regime di zona franca ed è adeguatamente attrezzato per l'insediamento di attività produttive nell'area ex Wartsila (**FreeEste**)
- Il nuovo **PRG portuale** prevede il completamento entro il 2021 della **piattaforma logistica (PLT)** e l'unificazione dello **scalo legnami** – che costituiranno in seguito la base del **nuovo molo VIII** – nonché la realizzazione nel **canale navigabile** del nuovo **terminale ro-ro**
- Entro il **2030** sono previsti l'**unificazione dei moli V e VI** e l'**allungamento dei moli VII e VIII**, entro il **2045** il **raddoppio dei moli VII e VIII**, quest'ultimo destinato a diventare il più grande del porto ed il nodo cruciale per la coinvolgimento degli investitori esteri
- **Alla fine** il porto si troverebbe a disporre di una **potenzialità operativa raddoppiata**, ma per realizzare tutto questo è necessario un **supporto finanziario di 1 miliardo di €** (a fine 2019 finanziamenti certi per **190/mln** da **RFI, BEI, Parisi, ICOP**)
- Tali finanziamenti sono finalizzati al **potenziamento** della **rete ferroviaria merci del Trihub** e precisamente: il **riassetto di Campo Marzio**, la creazione del **bivio di S.Giacomo Cantieri**, di una **nuova stazione a Servola**, la rimessa in funzione di quella di **Aquilinia**, l'adeguamento di quella di **Opicina** e la riapertura della storica ferrovia **Transalpina**

Il porto di domani

3 fasi di sviluppo:
200 ettari di nuove
aree portuali (+93%)

Totale investimenti

€ 1.000.000.000

Prima fase

Seconda fase

Terza fase



Nuovo piano
regolatore approvato







La galleria di cintura

SCORCOLA

ROIANO

GRETTA

Ospedale Maggiore

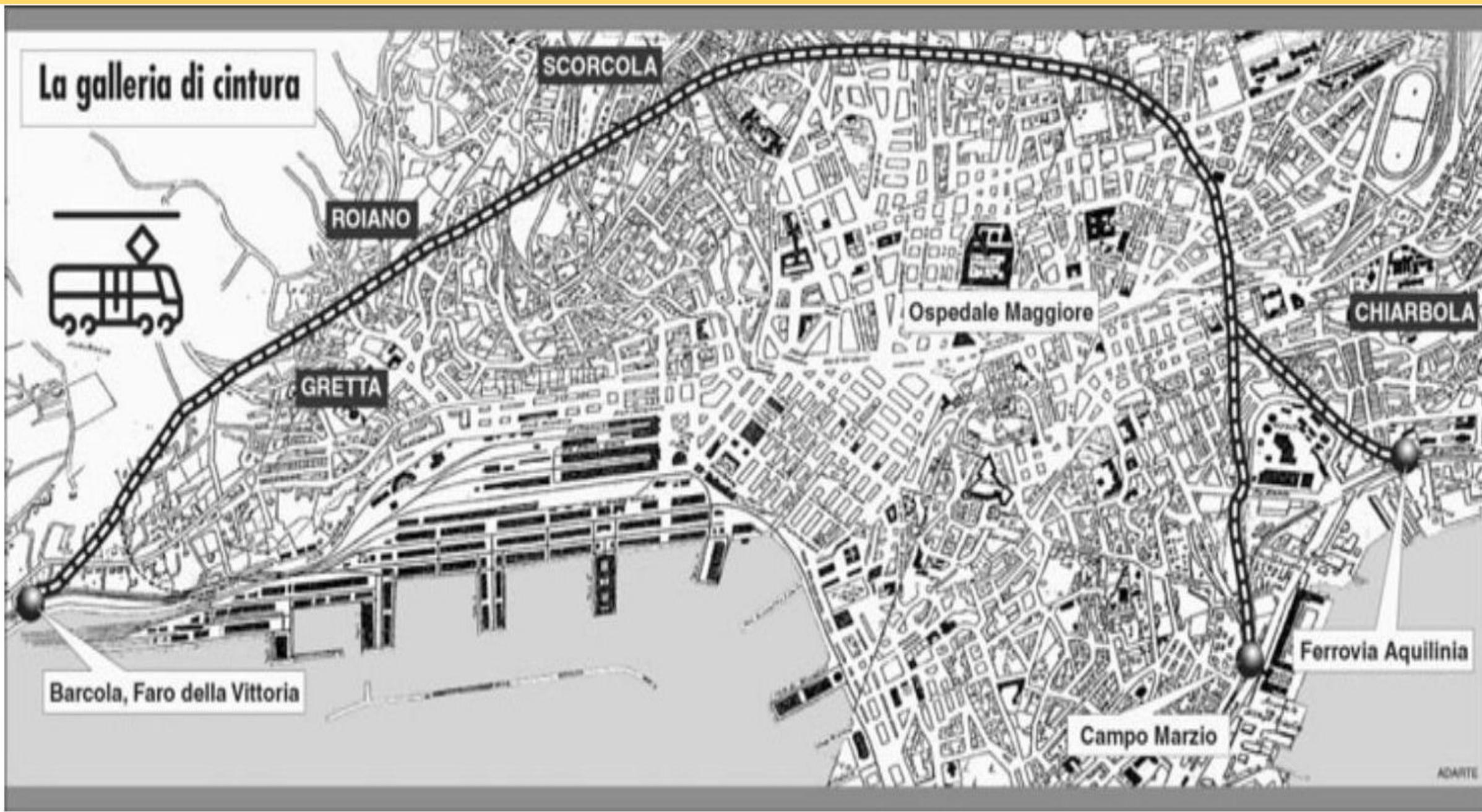
CHIARBOLA



Barcola, Faro della Vittoria

Campo Marzio

Ferrovia Aquilinia



- In particolare, l'intervento più importante è quello di **Campo Marzio**, snodo principale del porto e futuro centro direzionale delle manovre, ove sono in corso lavori per l'automazione degli scambi, l'adeguamento dei binari per consentire la formazione di treni da 750 metri, il potenziamento degli apparati tecnologici per velocizzare le manovre
- Il **bivio di S.Giacomo Cantieri** è necessario per consentire l'ingresso diretto nella **galleria di cintura** dei convogli provenienti sia dalla **PLT** sia da **FreeEste**
- La nuova stazione di **Servola** servirà il traffico proveniente dalla **PLT** e sgraverà di circa 2000 treni all'anno quello di Campo Marzio
- La stazione di **Aquilinia** sarà deputata a gestire il movimento ferroviario generato da **FreeEste** e dal futuro **terminal ungherese** nell'area ex **Tesecco**, previa sistemazione dei binari esistenti con **Servola** ed il nuovo bivio
- La riapertura della ferrovia **Transalpina** (che collega con un binario unico Opicina e Campo Marzio) è avvenuta il 5/4/20, sgravando così il traffico proveniente da Opicina
- **L'intervento dei cinesi** era previsto sul comparto di **Aquilinia** (stazione e terminale ungherese) e sul **compensorio di Servola**, una volta risolto il problema della Ferriera
- Una prima attuazione del **Memorandum** del 2019 è stata l'assegnazione di **2 terminali (Nanchino e Canton)** per **l'export di prodotti enogastronomici** del FVG

- Ma lo scoppio della **pandemia** ed altri eventi verificatesi nel 2° e 3° trimestre 2020, hanno cambiato radicalmente il quadro della situazione
- Il **9/4/20** il cennato progetto della catena logistica enogastronomica finisce in **stand-by**
- Il **13/6/20** l'**ANAC** pronuncia, sorprendentemente, la **decadenza di D'Agostino** dalla carica di Autorità Portuale, per un cavillo burocratico che, grazie alla sollevazione dell'intera città, viene risolto in tempi brevi
- Il **19/6/20** l'**Ungheria** perfeziona l'**accordo** per l'acquisizione dell'**area ex Teseco** e la connessa concessione demaniale sul fronte mare. L'accordo prevede investimenti per oltre **125/milioni** per l'acquisto e la bonifica dei terreni, la costruzione del terminal ed il collegamento ferroviario alla **stazione di Aquilinia** (il conflitto a livello UE)
- Il **27/6/20** viene firmato l'**accordo** tra **Arvedi e ICOP-PLT/MISE** che risolve definitivamente il problema della **riconversione dell'area a caldo** (spenta il 9/4/20), presupposto importante per la realizzazione delle stazioni di **Servola ed Aquilinia**
- Il **5/9/20** grazie alla nuova partnership con la **Dfds danese**, **Samer** lancia una linea con **Patrasso**, in previsione del completo controllo dei **moli V e VI** (quest'ultimo prima gestito dai **turchi**)

- Il **16/9/20** il **Dipartimento di Stato americano** inserisce nella **black-list** sia la **COSCO** che la **CCCC** (China Communication and Construction Company), firmataria del **Memorandum del 2019**. **Ciò comporta il blocco di tutti i progetti cinesi su Trieste**
- Il **30/9/20**, **la grande svolta**: accordo con la **HHLA** (Hamburger Hafen und Logistik AG) per la concessione al **50,1%** della **piattaforma logistica (PLT)**, **una delle più grandi opere marittime costruite in Italia negli ultimi 10 anni**, grazie alla sinergica capacità organizzativa e realizzativa di due eccellenti operatori regionali (**F. Parisi e V. Petrucco**), riunendo così il **più grande porto ferroviario d'Europa con il 1° porto ferroviario d'Italia**
- **La HHLA**, prima azienda logistica europea, controllata dal Comune di **Amburgo**, con un **organico di oltre 6000 dipendenti**, opera su 3 versanti: **banchina, ferrovia, immobiliare**
- Prevede un primo **investimento di 500/mln**, che darà lavoro a **500 dipendenti**, per **realizzare il nuovo molo VIII**. Offrirà la propria esperienza per la gestione del terminal secondo **strategie efficienti e sostenibili** e per la ristrutturazione del **Porto Vecchio** (è 1° azionista dell' **Hamburger Speicherstadt**, il Porto Vecchio di Amburgo)
- Il **6/11/20** è stato attivato anche il collegamento ferroviario con **Norimberga**, grazie al gruppo danese **Dfds**, ed è in dirittura di arrivo anche l'accordo con **Duisburg**, il più grande hub intermodale in Europa



ANGELA TITZRATH
CEO di HHLA

- Il rafforzamento dei rapporti con la Germania e l'esclusione, al momento, della Cina non ha mancato tuttavia di generare qualche ripercussione negativa
- A **Trieste**, la **TMT** di Antonio **Maneschi**, concessionaria controllata da **MSC e TO Delta**, ha rinviato l'avvio dei lavori per **l'allungamento del molo VII**
- A **Venezia**, si lamenta la **soppressione della linea marittima container** (feeder) con il **Pireo, decisa dalla Cina dopo l'esclusione degli interventi nel nostro porto**, con aggravii di costo dei trasporti quantificati in **6/ mln di €**
- Nonostante le pressioni degli **USA**, né **l'Autorità Portuale** né la **HHLA**, hanno finora posto condizioni ostative al recupero dei rapporti con la **Cina**, sia pure con modalità diverse, ma la scelta della **Germania come partner determinante per la realizzazione dell'intero progetto di potenziamento del Porto di Trieste** è ormai fuori discussione
- Perché sussistono le condizioni ottimali non solo per recuperare quel ruolo strategico di scalo internazionale che Trieste ha svolto sino al 1918 come porto dell'Austria, ma per divenire ora **l'eurogate meridionale più importante della Mitteleuropa**
- Non mancheranno ostacoli a livello locale, nazionale ed internazionale per l'attuazione dell'intero complesso progetto, ma **questa è la migliore occasione che la storia offre a Trieste**, dopo 80 anni, per uno **sviluppo forte e sostenibile** non solo della città ma dell'intera regione

- Quale sarà il futuro dell'umanità se l'emergente **Impero Celeste** dovesse imporsi come **nuova potenza coloniale** grazie ai suoi **4 enormi vantaggi sull'Occidente**?
- Quanto all'**impero americano** negli ultimi 70 anni **non ha certo garantito né la pace né la sicurezza mondiale**, avendo sempre adottato una **strategia aggressiva** sia sul **piano militare** (dalla guerra di Corea agli ultimi interventi in Medio Oriente ed in Asia), che sul **piano economico** (guerra dei dazi, contrasto all'uso di tecnologia cinese in occidente)
- Mentre la Cina in tutti i suoi interventi ufficiali auspica il **dialogo**, la **cooperazione**, una **economia aperta** e **condanna il terrorismo**, il **nazionalismo protezionista** e la **logica bipolare**
- La sua strategia continua ad ispirarsi ai **5 principi della Coesistenza Pacifica del 1955**: il **rispetto della sovranità e dell'integrità territoriale**, la **non ingerenza**, la **non aggressione**, le **parità commerciali**. **Ma sono principi rimasti sulla carta**
- Perché i **primi 4** si sono tradotti più in un **autotutela** che un **eterotutela**, il **quinto non è stato mai rispettato**. La sua **dominanza militare** per ora è **evanescente**, ma quella **economica è esorbitante** a livello planetario e **facilmente traducibile in potere politico**
- Le armi finora usate dai due titanici contendenti sono per ora diverse: la **boxe** contro le **arti marziali**, la **forza bruta** contro la **forza intelligente**, che di solito prevale
- L' **America** è una **grande democrazia**, ma **spaccata a metà**, la **Cina** è un **monolito compatto**, sorretto da una **fede assoluta** nella **superiorità del proprio regime autoritario** e da una **inesauribile capacità di sofferenza** del suo popolo. **Ma la storia è sempre imprevedibile!**

BIBLIOGRAFIA CONSIGLIATA SULLA CINA

- «LA PERLA DEL DRAGO» - Maria Morigi
- «XINJIANG – Nuova frontiera tra antiche e nuove vie della seta» - Maria Morigi
- «L'IMPERO DI CINDIA» - Federico Rampini
- «LA SECONDA GUERRA FREDDA» - Federico Rampini
- «LA NUOVA VIA DELLA SETA» - Francesco De Filippo
- «IL LUNGO ADDIO – La fine dell'alleanza tra Europa e USA» - Adriana Castagnoli