

Italia in commercio

TRIESTE STUD

LA CITTÀ GIULIANA È LA CHIAVE DELLA VIA DELLA SETA. E IL PORTO SI PREPARA AL GRANDE BALZO. MA INTANTO FA AFFARI ANCHE CON ORBÁN E MADURO

DI GIANFRANCESCO TURANO

Poco più di un mese e si saprà di che stoffa è fatta veramente la cosiddetta Via della Seta, l'accordo fra il governo Conte e la Cina annunciato dal governo il 23 marzo, con novanta giorni di tempo per chiudere. A Trieste, primo porto commerciale e chiave italiana del nuovo passaggio a Nordest, sognano alla maniera triestina cioè con i piedi ben piantati sul molo e i contratti alla mano. È pronta l'amministrazione, guidata per la terza volta dal sindaco forzista Roberto Dipiazza, self-made man diventato ricco con i supermercati. È prontissima l'autorità portuale di Trieste e Monfalcone, presieduta da Zeno D'Agostino, veronese importato in città dalla sinistra dell'ex sindaco Roberto Cosolini e dell'ex governatore Debora Serracchiani. Sono pronti e disposti i sindacati, i terminalisti, gli spedizionieri. Tutto il mondo che ruota intorno al porto (1.650 dipendenti diretti e 10 mila permessi di accesso in una città di 200 mila residenti) non vede l'ora di entrare in affari con le grandi conglomerate della Repubblica popolare (Cccc e China merchant bank in testa) per partecipare ai sogni commerciali di Xi Jinping. Compratore seriale di porti, il Nuovo Timoniere non si accontenta di avere

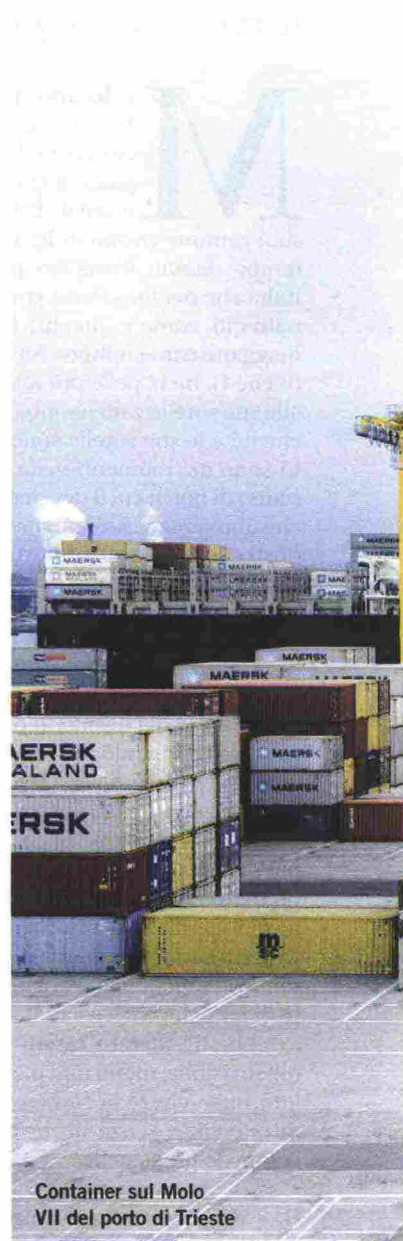
il Pireo, Valencia, Bilbao, Bur Said, Alessandria, Haifa, Gibuti, più partecipazioni a Rotterdam e Suez. Xi vuole l'Italia, per rivitalizzare i flussi colpiti dalle tariffe di Donald Trump.

A Trieste si parla di investimenti superiori a 1 miliardo di euro solo per ampliare i moli sesto, settimo e per creare ex novo l'ottavo, il più a est, un gigante di 1,5 chilometri di lunghezza e 1 km di larghezza. Chi metterà gli schei è un po' più incerto.

«I cinesi», dice D'Agostino, «sono venuti in questi giorni per discutere delle infrastrutture ferroviarie del progetto Trihub e per ora non si è parlato di banchine ma fare paragoni con Pireo e Gibuti non ha senso. Lì i cinesi hanno comprato i porti. Qui no».

Con sollievo dei patrioti, Trieste rimarrà italiana. È anche tutto da vedere quanto saranno disposti a spendere i partner della Repubblica popolare considerati i problemi di debito che la Belt and Road Initiative (Bri), nome tecnico della Via della Seta, ha creato sia agli Stati ospitanti, sia alle banche di investimento coinvolte in opere colossali a servizio dei porti africani e asiatici.

Nella Torre del Lloyd, sede dell'autorità portuale inaugurata nel 1852 dall'arciduca d'Austria Massimiliano d'Asburgo, non aspetteranno con le mani in mano. Pri- →



Container sul Molo VII del porto di Trieste

IA IL CINESE



Italia in commercio

→ ma della scadenza italo-cinese del 23 giugno, in zona di elezioni europee, sarà firmato l'accordo fra l'Autorità portuale e l'Ungheria di Viktor Orbán. Una società veicolo del governo di Budapest acquisirà tre aree portuali, una della Seastok, una della Teseco e un'area demaniale in concessione, per 300 mila metri quadri complessivi. I terreni costeranno 25 milioni di euro ma con le bonifiche si arriverà a 100 milioni di euro.

Può sembrare un affare da poco, invece ha una valenza strategica fondamentale. Fino a qualche mese fa Orbán puntava tutto sul porto di Koper nell'Istria slovena, a quattro miglia marine di distanza dalla statua di Nazario Sauro.

Il genovese Edoardo Rixi, il viceministro leghista delle infrastrutture con delega ai porti, scalpita per formalizzare l'accordo con il governo amico di Orbán nonostante i mal di pancia del titolare Danilo Toninelli.

LA VIA DEL FILO SPINATO

«L'accordo con l'Ungheria verrà fuori in modo distorto ma noi ci lavoriamo da un anno e mezzo, prima ancora che la Lega andasse al governo e già adesso non ci sono imprenditori italiani al porto visto che il gruppo Msc-Aponte ha sede in Svizzera». A parlare è il genovese Mario Sommariva, segretario generale del porto triestino fino al 9 aprile, quando si è dimesso per prendersi la laurea richiesta dalla riforma delle autorità portuali.

L'imbarazzo di Sommariva, un tecnico di valore che continua a essere l'uomo di fiducia di D'Agostino e il presidente della società pubblico-privata Alpt (agenzia per il lavoro portuale di Trieste), viene dalle sue radici non rinnegate di sindacalista Filt-Cgil e rappresentante di quelli che nella sua città di origine vengono chiamati camalli.

Gli si può obiettare che, in effetti, diciotto mesi fa Matteo Salvini non era al governo ma Orbán, uno dei leader più reazionari e razzisti d'Europa, c'era già. Come si dice, gli affari sono affari e il consenso verso una gestione non ideologica del porto è unanime. Le uniche voci di dissenso arrivano dal ras forzista in declino Giulio Camber, che tuona contro il pericolo giallo, e dagli autonomisti locali, nostalgici del Tlt (territorio libero di Trieste) istituito da Usa e Gran Bretagna nell'immediato dopoguerra.

«A parte i discorsi politici, l'Ungheria ha



una crescita fra le più alte dell'Ue», glissa D'Agostino, esperto di ferrovie che oltre al Pd ha avuto come sponsor a Trieste Sergio Bologna, guru della logistica e fondatore di Potere Operaio insieme a Toni Negri e Franco Piperno.

In attesa che il fidato Sommariva rientri nei ranghi dell'autorità, il presidente del porto può puntare a un rinnovo del suo mandato quadriennale a scadenza a fine 2020 grazie a un buon rapporto con Rixi e con l'altro uomo forte del fronte Italia-Cina, il palermitano Michele Geraci, sottosegretario leghista al Mise noto perché ha vissuto dieci anni nella Repubblica, è fluente in mandarino e aveva assunto al ministero la sua giovane segretaria cinese con un ingaggio da 36 mila euro l'anno annullato dal ministro Luigi Di Maio dopo le rivelazioni dell'Espresso.

NUOVO STATALISMO

Intorno ai moli rivive un'impronta di dirigismo statalista che sembrava andato fuori moda. Si riparla di attivismo nel settore privato di un'autorità pubblica, che ha già sette partecipazioni dirette e tre indirette in società di capitali. «Mettere sempre avanti il privato è segno di una visione retrograda», dice D'Agostino. «È così che ci siamo fatti mangiare i porti di transhipment a Cagliari e Gioia Tauro». D'Agostino punta con decisione a un accordo con il governo slovacco per lo snodo intermodale di Kosice, una delle componenti del progetto Trihub, e si dice ottimista su un altro punto dell'accordo, quello che porterà le merci italiane verso il mercato cinese.

«Non condivido i timori verso Pechino. La bilancia commerciale è a nostro vantaggio e storicamente la Cina si è sempre dovuta difendere dall'imperialismo. Caso mai sono loro che a volte faticano a riconoscerci come uno Stato di diritto», dice Francesco Parisi, erede di un colosso delle spedizioni creato dal suo antenato omonimo all'inizio dell'Ottocento. Gli uffici della ditta, di fronte alla stazione centrale, sono ancora in legno di noce con scritte fuori corso incise agli sportelli («contabilità», «coloniali»). Il gruppo, che l'anno scorso ha ceduto ai turchi le sue attività al molo VI, ha aperto a Hong Kong nel 2003. Oggi ha una decina di sedi nella Repubblica popolare e uffici a Taiwan, Corea del Sud, Singapore, Thailandia, Malesia, Vietnam e, da poco, in India.

Foto: pagine 50 - 51: F. Giraldi, pagina 53: F. Giraldi



«Lo Stato ha molto tardato sulle infrastrutture», continua Parisi. «Nel 2008 abbiamo organizzato il primo treno intermodale da Mannheim. Quando telefonavamo a Rfi per sapere dove si trovava, ci rispondevano che non era roba loro. Ora la situazione è molto cambiata e i 106 milioni di euro investiti da Rfi sono fondamentali per il futuro di Trieste. Si è visto per contrasto al Pireo dove i cinesi si sono accorti delle difficoltà di spedire merci su ferro attraverso i Balcani».

Slovenia, Grecia o Etiopia, la partita globale dei porti si gioca a colpi di capitali statali e non solo di finanziamenti da parte dei grandi terminalisti, quelli che non hanno creduto al progetto delle banchine merci offshore di Venezia e che invece scommettono su Trieste. A patto che ci creda il governo italiano. L'immobilismo nazionale ha già pagato dazio con il porto di Koper, la bestia nera di Trieste. Il principale terminalista, il toscano Pierluigi Maneschi, socio di Gianluigi Aponete al Molo VII, scomparso il 3 maggio scorso, diceva che il porto istriano aveva fatto in dieci anni quello che Trieste non era riuscita a fare in due secoli e mezzo. In effetti, lo spettacolo subito oltre il confine costiero con la Slovenia è impressionante. L'area che gravita sulle banchine è una serie ininterrotta di parcheggi (750 mila metri quadri scoperti,

Un locomotore nell'area del retroporto. Adria, la società di movimentazione, è una delle dieci partecipate dell'Autorità portuale che la controlla al 100 per cento. Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità, vorrebbe investire in altre joint-venture con i governi della Slovacchia, a Kosice, e della Cina

125 mila coperti) che arrivano a ospitare 50 mila automobili di venti marche. Il nocciolo del business è semplice: i giapponesi importano, i tedeschi esportano. Qui il governo di Lubiana ha investito a fondo e ancora oggi che Trieste è in ripresa l'hub di Capodistria rimane in vantaggio sul traffico annuale per 988 mila Teu (la misura di volume dei container) contro 725 mila.

Prima che arrivassero gli italiani, il governo Orbán intendeva finanziare gli sloveni con 300 milioni di euro per raddoppiare la linea ferroviaria ormai satura fra Koper e Divaccia, il principale canale di alimentazione dei traffici verso l'Ungheria. Il nuovo accordo con l'Italia consente al premier nazionalista un sostanzioso risparmio e offre una linea, quella di Tarvisio, che ha ancora ampi margini rispetto ai 14 treni a settimana diretti oggi da Trieste a Budapest.

A volere pensare male, è anche probabile che il voltafaccia ungherese a favore dell'alleanza grillo-leghista abbia qualcosa a che fare con le elezioni che, a giugno del 2018, hanno portato il centrosinistra a guidare il governo di Lubiana.

IL TRIANGOLO NO

Che i porti non siano luoghi favorevoli alla santità è noto. Il procuratore Carlo Mastelloni ha chiuso due operazioni anticamorra nel 2018, una a maggio per l'infiltrazione della Depositi costieri di Franco Napp, un nome nella borghesia locale, e una a dicembre contro i casalesi e il trader veneto Fabio Gaiatto.

L'inchiesta più interessante è una terza, anche se si dovrebbe chiudere con una semplice contravvenzione. La vicenda inizia con un container in arrivo dal Venezuela con un carico di coltan, materiale imprescindibile per le batterie dei cellulari. Il coltan è radioattivo e il container ispezionato è stato sequestrato nel punto franco del porto perché non portava l'etichetta necessaria.

Destinatario del carico era l'avvocato Federico Pastor che ha dichiarato di operare per conto di un imprenditore venezuelano residente a Trieste. L'imprenditore, noto solo alla Procura, aveva in mente di instal- →

PECHINO POSSIEDE GIÀ IL PIREO MA I TRASPORTI NEI BALCANI SONO SCADENTI. COSÌ HA DECISO DI AGGIRARLI

→ lare un'attività produttiva nell'area di FREEste, inaugurata tre mesi fa. Pastor sostiene di averne parlato con il sindaco «che ha capito l'importanza del progetto».

«Il governo chiarisca se l'Italia sta sostenendo il regime di Maduro», ha aperto il fuoco la vicepresidente nazionale del Pd Serracchiani. Nessuno le ha dato retta. Nella visione locale, container non olet. Che Trieste possa servire per aggirare lo sbarramento tariffario trumpiano lo ha sottolineato anche il direttore generale della Fondazione Italia-Cina, l'ex ambasciatore Vincenzo Petrone. Nel contesto di un commercio internazionale messo a dura prova dalle tensioni sui dazi, l'accordo con i cinesi può essere una chance per il porto. Ricerche delle università di Princeton e Columbia prevedono che 165 miliardi di dollari di merci all'anno saranno "reindirizzate" per evitare i dazi. Il Wto, l'organizzazione mondiale del commercio, prevede aumenti modesti nel traffico merci anche nel 2019. Trieste non fa eccezione. A dispetto del trionfalismo degli annunci, dal 2017 al 2018 la crescita delle tonnellate totali è stata dell'1,18 per cento. Il primo trimestre 2019 fa segnare un modesto +0,12. I treni continuano a crescere a doppia cifra ma rappresentano un comparto marginale nelle attività del porto. Eppure il rischio vero non viene dai dazi.

ELLIS ISLAND IN ADRIATICO

Il tema delle bonifiche è tenuto ai margini ma è la vera patata bollente di una città che, oltre al porto, ha vissuto di industria fin da quando il fascismo ne fece un pilastro delle partecipazioni statali per premiare un simbolo dell'irredentismo e del revanscismo nazionalista.

Oggi le fabbriche in città si riducono a poco più che un insediamento Saipem e alla ferriera Arvedi a Servola, che con i suoi fumi allietta i bagni del Pedocin, unico stabilimento europeo diviso fra donne e uomini, dove i triestini prendono il sole in un andirivieni di traghetti turchi.

Nessuno sa di preciso che potrà succedere quando il ministero dell'Ambiente e la Regione metteranno mano al Sin (sito di interesse nazionale) della zona est da dove dovrebbero partire i treni da 750 metri per l'Ungheria.

Sul lato opposto della costa cittadina, a ovest e verso Barcola, le bonifiche riguarda-



CAMALLI ADRIATICI

Edoardo Rixi, 45 anni, viceministro leghista delle Infrastrutture con delega sui porti, è l'uomo chiave del governo per gli accordi con l'Ungheria e con la Cina. L'altro porto italiano che insieme a Trieste avrà un ruolo nella Via della Seta sarà Genova, la città di Rixi



MANDARINI SICULI

Michele Geraci, 52 anni, palermitano, è sottosegretario in quota leghista al Ministero del lavoro e dello sviluppo economico. Economista, ha trascorso un decennio in Cina. Parla il mandarino ed è un punto di riferimento per il governo di Pechino

no il porto vecchio, uno spazio colossale che negli ultimi decenni ha ospitato set cinematografici leggendari. L'Ellis Island del Padrino II, che accoglie il giovanissimo Vito Corleone in fuga dalla Sicilia verso gli Stati Uniti, è stata ambientata alla vecchia Pescheria sulle Rive. Hangar e capannoni dismessi per decine di migliaia di metri quadrati potrebbero essere riqualificati e non mancano i progetti. Ma intervenire sugli edifici costerà caro e l'Autorità ha già dovuto riconoscere un risarcimento da 645 mila euro nel 2017 alla famiglia di un operaio morto per l'esposizione all'amianto. Ci vorrebbero investimenti simili a quelli dei docks di Londra, che nella classifica dei porti europei è dietro Trieste ma ha qualche attrattiva immobiliare in più. Meglio insistere sulle banchine e sulle meganavi di ultima generazione da 19 mila o 22 mila tonnellate.

Dalla sua costituzione in porto franco nel marzo di trecento anni fa a opera di Carlo VI, Trieste è dominata dai traffici senza che ciò le abbia impedito di diventare una piccola Atene di poesia e letteratura. Città di calvinisti e luterani, di ebrei e musulmani, di ortodossi serbi e ortodossi greci, di italiani e slavi, ha praticato da sempre l'indifferenza verso razza, religione e credo politico di fronte a un buon commercio. È quello che continua a fare con mondi contrapposti come l'Ungheria di Orbán e la Cina di Xi.

È giusto ricordare che non sempre è andato tutto bene. Ci pensa un giovane professore che in una mattina nuvolosa di maggio tiene la sua lezione di storia all'aperto, seduto per terra insieme ai suoi ragazzi sul molo Audace, di fronte a piazza Unità d'Italia, il rettangolo che ha come quarto lato il mare. L'insegnante parla di una data, il 18 settembre 1938, quando la piazza principale di Trieste accolse Benito Mussolini con l'abituale adunata oceanica. In quella giornata il Duce annunciò, proprio nella città della convivenza e della tolleranza, le leggi razziali e l'attacco frontale contro gli ebrei che di lì a qualche anno sarebbero stati assassinati nel quartiere est, alla Risiera di San Sabba. Tutto questo non tornerà ma il maggiore porto commerciale italiano rischia di essere di nuovo il punto di conflitto fra vecchi e nuovi padroni del mondo, Stati Uniti, Cina, Russia, Ue come ai tempi della cortina di ferro «fra Stettino e Trieste» evocata da Winston Churchill. ■

Foto: A. Biagianni - Agf, L. Zennaro - Ansa