


DAL DRAGONE ALL'AQUILA IL PORTO DI TRIESTE PARLA DI NUOVO TEDESCO

di *Diego D'AMELIO*

Il plateale ingresso dell'Italia nella Bri cinese ha acceso una spia a Washington. Risultato: nello scalo giuliano, bramato da Pechino, sono arrivati tedeschi e austriaci con la benedizione Usa. A conferma di una vocazione mitteleuropea che Roma (ancora!) misconosce.

1.  L 23 MARZO 2019, A VILLA MADAMA, IL GOVERNO Conte si fa garante davanti al presidente cinese Xi Jinping della sottoscrizione di 29 memorandum d'intesa fra soggetti pubblici e privati italiani e controparti cinesi. Fra gli accordi più discussi c'è quello firmato dall'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico orientale (Aspmao) e dalla statale China Communications and Construction Company (Cccc). La scelta di Roma di fare dell'Italia il primo paese del G7 ad aderire formalmente alla Belt and Road Initiative (Bri) è così plateale e il tamburo mediatico che ne consegue così forte da far immaginare il rapido inserimento del porto di Trieste nella strategia cinese. Un primo segnale c'era stato sul finire del 2018, quando la stampa aveva rivelato la trattativa con cui China Merchants Port Holdings (Cmph) ha provato ad acquisire, ancora fino a pochi mesi fa, il controllo della Piattaforma logistica in costruzione nello scalo giuliano. La strada sembra segnata, ma nel giro di dodici mesi tutto è cambiato.

Da una parte, le tensioni fra Stati Uniti e Cina crescono d'intensità e Washington interviene per scongiurare il consolidarsi delle relazioni fra gli alleati occidentali e il Dragone. Dall'altra, la pandemia rallenta la strategia di Pechino e impone un ripensamento delle catene logistiche globali, impattando sul dipanarsi della Bri. A Trieste il vento muta a nemmeno un anno dalla stipula del memorandum: nella seconda metà del 2019 i più importanti operatori logistici della Germania poggiano lo sguardo sull'Alto Adriatico e così il porto che doveva diventare terminale mediterraneo delle nuove vie della seta tornerà a parlare tedesco. È notizia recente l'alleanza stretta a settembre fra Piattaforma logistica Trieste (Plt) e Hamburger Hafen und Logistik Ag (HHLA), con cui il principale terminalista del porto di Amburgo si assicura un affaccio sul Mediterraneo e si incarica di sviluppare un nuovo molo container per raddoppiare i traffici dello scalo triestino. Duisburger Hafen conferma poi la volontà di acquisire in tempi brevi una quota di minoranza nell'In-

terporto di Trieste. HHLA e Duisport seguono da tempo l'evoluzione impressa dall'Autorità portuale presieduta da Zeno D'Agostino: per entrambi la scelta d'investire è stimolata dal potenziamento dell'intermodalità ferroviaria, oltre che dalle caratteristiche del luogo situato a cinquecento chilometri dalla Baviera e dotato di fondali profondi, adatti ad accogliere portacontainer sempre più grandi.

Il primo porto della Germania è uno dei più grandi terminal di terra al mondo ritengono che Trieste possa rinverdire il suo passato di fiorente porto commerciale e industriale a servizio dell'Europa di mezzo. In un contesto radicalmente mutato rispetto ai tempi dell'impero asburgico, la città e le sue banchine sembrano riannodare il filo spezzato dalla storia e si ripropongono come porta mediterranea delle merci dirette nell'Europa centro-orientale. Nella logistica non si inventa nulla e i *driver* dello sviluppo sono quelli che produssero la trasformazione di Trieste da porto emporiale a porto industriale nella seconda metà dell'Ottocento: un collegamento ferroviario capace di instradare rapidamente le merci e un retroterra coeso, affamato di materie prime e semilavorati. Un tempo era l'Austria *felix*, oggi è quel pezzo di Vecchio Continente in cui le economie avanzate di Austria e Germania convivono con l'ascesa dei paesi finiti per mezzo secolo al di là della cortina di ferro e adesso sempre più polmone industriale dell'Ue.

Anche dopo la battuta d'arresto del programma di espansione geopolitica della Cina e con gli interrogativi lasciati aperti dal Covid-19, non c'è dubbio che la Bri (intesa come filiera trasportistica dall'Estremo Oriente all'Europa) prima o poi si rimetterà in moto. Per il prosperare di un porto non conta tanto la provenienza delle merci, ma dove queste sono trasformate e consumate. Il bacino dello scalo adriatico è la Mitteleuropa, che dal 2021 non sarà più soltanto capolinea della catena ma esprimerà i soggetti che guideranno una parte fondamentale del processo. I nomi altisonanti di HHLA e Duisport sono solo gli ultimi a comparire, perché nel porto di Trieste le petroliere pompano attraverso l'oleodotto Transalpino il greggio che copre il 40% del fabbisogno della Germania, sono già attive le Ferrovie austriache e tedesche, i danesi di Dfds espandono la presenza nel campo dei semirimorchi e il governo ungherese investe per creare un terminal per la lavorazione di merci varie. Senza dimenticare che il Molo VII, controllato da Msc e T.O. Delta, è al momento l'attore principale del traffico container che da Trieste penetra nel cuore d'Europa.

A posteriori, l'avvicinamento di Pechino appare allora una grande suggestione e una straordinaria occasione di pubblicità per Trieste. I capitali tedeschi garantiscono un saldo ancoraggio occidentale, come adesso rivendica il Movimento 5 stelle che all'epoca del primo governo Conte aveva sostenuto con decisione l'opportunità di fare dell'Italia l'apripista della Bri nel G7. Davanti alle pressioni americane quel passo è rimasto sulla carta e il Conte bis è tornato a una piena fedeltà atlantica: l'esecutivo giallorosso approva l'arrivo a Trieste di solidi operatori europei, anche se continua a non escludere una presenza commerciale con bandiera cinese. Non è detto infatti che il Dragone resti escluso dal porto: China Merchants riprenderà molto probabilmente il confronto con HHLA, che di Plt diventerà a fine

anno socio di maggioranza con il 50,01% con l'onere di realizzare il nuovo molo container. In una logica più economica che politica, i cinesi si disporrebbero in tal caso ad accettare una quota di minoranza della Piattaforma e del futuro Molo VIII, che si inserirebbero con tutta probabilità nella Ocean Alliance costituita da giganti dello shipping come Cosco, Cma Cgm, Evergreen e Oocl.

2. Se si escludono i dati più recenti legati all'emergenza coronavirus, il porto di Trieste cresce dal 2016, è primo in Italia per volumi movimentati (anche se il dato è gonfiato dal greggio) e per traffici ferroviari. Nessuno avrebbe però potuto immaginare che gli potesse essere dedicato un intero articolo dal *New York Times*. Il quotidiano americano se ne occupa il 18 marzo 2019 con un pezzo dal titolo eloquente: «Un porto italiano dimenticato potrebbe diventare una porta d'accesso cinese all'Europa». È l'inizio di un *battage* che vede la stampa di mezzo mondo puntare un faro sull'Alto Adriatico, accompagnando la definizione del memorandum firmato cinque giorni dopo da Autorità portuale e Cccc.

In città arrivano gli inviati di *New York Times*, *Bloomberg*, *Frankfurter Allgemeine*, *Le Monde* e *France24*, oltre alla stampa italiana. C'è pure una troupe giapponese. Tutti interessati a capire perché (e come) Pechino avesse scelto di affiancare al Pireo un nuovo punto d'ingresso meridionale nel Vecchio Continente. L'attenzione dei media è però tardiva: risale infatti al 2017 la visita in Cina dell'allora premier Paolo Gentiloni, che in quell'occasione annuncia l'interesse del Dragone a fare di Trieste un terminale della Bri. La trattativa fra Plt e Cmph era già in corso mentre i contatti con Cccc sarebbero nati di lì a poco, grazie a un viaggio a Pechino dell'allora presidente del Friuli Venezia Giulia Debora Serracchiani e di D'Agostino. La società invia subito propri delegati a visionare le opportunità triestine.

Un anno dopo, per la sottoscrizione del memorandum con l'Autorità portuale la Cina schiera Cccc, che della Belt and Road Initiative è braccio operativo per la realizzazione di infrastrutture. La società è detenuta dallo Stato, ha sede a Pechino ed è presente in 155 paesi, con un fatturato attorno ai 95 miliardi di dollari. Si tratta di una delle maggiori realtà al mondo nella costruzione di terminal portuali, autostrade e ponti; a inizio febbraio il suo nome era emerso per la prima volta sulla stampa in riferimento a Trieste, collegato al fallito tentativo di aggiudicarsi i lavori per l'allungamento del Molo VII dato in concessione a Trieste Marine Terminal (Tmt), controllata di Msc e T.O. Delta. In quel momento la società è già impegnata nella progettazione della banchina *offshore* del porto di Venezia; nel giro di qualche settimana filtra la notizia che avrebbe firmato il memorandum.

L'evento di Villa Madama è considerato inaccettabile dall'amministrazione Trump: i rapporti tra Stati Uniti e Italia diventano difficili e Washington chiede a Roma di rinunciare, mentre dalla Cina arrivano vibranti proteste contro l'ingerenza americana. Il governo gialloverde tenta velleitariamente di giocare un ruolo autonomo sullo scacchiere internazionale e va in rotta anche con la Commissione europea, che stigmatizza l'iniziativa esterna alla cornice comunitaria, ma la maggioranza M5S-Lega va avanti. È il presidente di Cccc Song Hailang a stringere la mano

al presidente dell'Aspmao D'Agostino dopo un lavoro di limatura durato fino all'ultimo per eliminare gli aspetti più sgraditi agli Usa, come i riferimenti al carattere «strategico» dell'accordo o il passaggio dedicato alla cooperazione sulle infrastrutture digitali.

Il testo poggia su tre assi. Il primo è il coinvolgimento di Cccc nei lavori di potenziamento della capacità ferroviaria del porto: opere in esecuzione (con un investimento statale di duecento milioni in buona parte già finanziato) che prevedono il rifacimento delle stazioni per treni merci e l'eliminazione dei colli di bottiglia sulla linea. Il secondo è dedicato alla collaborazione in Slovacchia, con il prospettato ingresso dell'Autorità portuale nella compagine societaria dell'interporto di Košice. L'ultimo passaggio si incentra sull'individuazione di terminal in Cina dove sviluppare l'export di vino e prodotti gastronomici. In modo inatteso, nel documento non ci sono riferimenti a interventi sui moli.

La piccola Trieste assiste quasi noncurante, in attesa di capire se le voci sugli investimenti asiatici diverranno realtà o se i giochi della diplomazia internazionale decideranno altrimenti. L'opinione pubblica non è prevenuta verso i cinesi, purché portino sviluppo e occupazione. La voce dei terminalisti locali è unica: Enrico Samer parla di «accordo ottimo», mentre per Fabrizio Zerbini «il domani va guardato negli occhi». La politica invece si divide: il M5S perdura nel rivendicare la cornice formale degli accordi con la Cina, la Lega si mostra sempre meno convinta della strategia messa in atto dal (suo) governo, il Pd bocchia la scelta di dare un quadro istituzionale alle intese pur avendo avviato con i propri esecutivi la costruzione del ponte verso la Cina. A opporsi con vigore è solo Forza Italia, che non ha mai smesso di denunciare l'opacità del memorandum e l'esistenza di presunti capitoli segreti.

Per mesi si rincorrono voci sulla possibile cessione di asset strategici alla Cina e si fanno strada accostamenti impropri fra la (s)vendita del porto del Pireo e Trieste, complici la mancanza di comunicazione da parte del governo sui contenuti dell'intesa (resi noti solo da articoli di stampa) e le applicazioni concrete della Bri in Asia e Africa. D'Agostino è invitato in audizione alla Camera ad aprile e lì ripete quanto dichiarato in ogni intervista rilasciata in quelle settimane: il progetto di sviluppo ferroviario denominato Trihub è nato al tavolo della Eu-China Connectivity Platform e dunque in ambito europeo; sulla ferrovia non ci saranno prestiti cinesi ma un *project financing* con regolare gara pubblica; il trattamento dei lavoratori da parte di compagnie cinesi avverrebbe secondo regole italiane e privilegiando manodopera locale; le infrastrutture portuali sono saldamente in mano allo Stato grazie al sistema delle concessioni, di cui l'Autorità è garante per conto del governo, con la conseguenza di rendere impossibile la svendita dei moli alla Cina (a differenza del Pireo).

Autorità e Cccc si danno tre mesi per dettagliare la cornice ma si concentrano solo sul nodo dell'export, anche per l'insistenza di D'Agostino nel dimostrare che l'eventuale ingresso di capitali cinesi in Italia sarebbe avvenuto in regime di reciprocità. Il memorandum non sfocia in risultati concreti, né sorte migliore ha la

trattativa fra Plt e China Merchants, cominciata tre anni prima che il governo gialloverde accelerasse sui patti firmati a Roma.

3. Plt srl è la società costituita dagli imprenditori Francesco Parisi e Vittorio Petrucco, titolari rispettivamente dell'omonima società triestina di spedizioni e dell'impresa di costruzioni friulana Icop. I concessionari della Piattaforma logistica sono alla ricerca di un partner industriale disposto ad acquisire la maggioranza e ad assicurare volumi di traffico che giustifichino la costruzione dell'imponente Molo VIII, immaginato dal piano regolatore del porto come proiezione della Piattaforma verso il mare per segnare – assieme all'allungamento del Molo VII – l'uscita dal nanismo del porto triestino. L'abbozzamento con Cmph nasce da relazioni personali. Erede di una dinastia di spedizionieri attivi a Trieste da inizio Ottocento e capaci di aprire nella storia recente una decina di succursali nel *Far East*, Parisi è stato presidente della Federazione internazionale delle associazioni di trasporto; suo secondo e poi successore è il vicepresidente di China Merchants, Huxiang Zhao. La società di Hong Kong è l'unica a farsi avanti, dopo gli interessamenti di Autorità portuale di Singapore, Dubai Ports World, Terminal Investment Limited (Msc) e Yildirim. La trattativa non è mai stata confermata dalle parti e si è dovuto attendere la venuta a Trieste dell'allora sottosegretario allo Sviluppo economico Michele Geraci, nel febbraio 2019, perché fosse ufficializzata.

Le cose però si incagliano, sebbene D'Agostino avesse annunciato novità imminenti. Cmph rallenta e il confronto si protrae per quattro anni: tutta la durata dei lavori. Sfuma l'arrivo di un colosso che fattura 90 miliardi di euro e possiede asset per oltre mille miliardi, al cui confronto i 130 milioni spesi per costruire il primo lotto della Piattaforma logistica sembrano briciole. China Merchants preesiste alla Repubblica Popolare: la sua fondazione risale al 1872 e svolge un ruolo fondamentale nella modernizzazione della Cina imperiale, attraverso la creazione della prima flotta commerciale, della prima banca e della prima assicurazione del paese. La società spazia in molti campi e attraverso Cmph gestisce terminal container in oltre cinquanta porti di venti Stati diversi, movimentando oltre 100 milioni di teu all'anno. In Italia è già attiva a Ravenna, dove ha impiantato un centro di ricerca e ingegneria navale.

All'inizio del 2020 si inabissano il dialogo Authority-Cccc e quello Plt-Cmph. Dopo il memorandum i dirigenti di Cccc visitano Trieste e Roma per valutare la situazione delle infrastrutture ferroviarie e D'Agostino visiona in Cina una serie di terminal per l'export. Sul fronte della Piattaforma il confronto con Cmph prosegue per tutto il 2019. I frutti tuttavia non arrivano, perché Pechino è alle prese con la guerra dei dazi Usa. Teme inoltre l'instabilità politica italiana e i cambi d'indirizzo che possono derivarne (come avvenuto di lì a poco). Designato sottosegretario in quota Lega, Geraci aveva usato toni entusiastici sull'avvicinamento alla Cina, ma col passare dei mesi il governo gialloverde e il Carroccio si fanno sempre più freddi. La maggioranza politica inoltre vacilla e sono gli stessi funzionari del ministero dei Trasporti a suggerire a D'Agostino di non incoraggiare il dialogo col Dragone.

L'alta burocrazia ritiene saggio affrontare la transizione politica con un saldo ancoraggio atlantico.

Scade nel frattempo l'accordo di esclusiva che Plt e Cmph si erano date: i cinesi continuano a rinviare la definizione del *closing* e nella seconda metà del 2019 si fanno avanti i tedeschi di HHLA, che in meno di un anno trovano il punto di caduta con Plt. Fiutano l'affare anche le Ferrovie austriache, che vorrebbero acquisire attraverso Rail Cargo Austria una quota di minoranza per assicurarsi la gestione del terminal previsto accanto al futuro Molo VIII. Nel novembre dello stesso anno il nuovo governo M5S-Pd dà intanto continuità agli impegni assunti in politica estera dall'Italia, fornendo copertura alla firma (a Shanghai) dell'accordo sull'export fra Aspmao e Cccc, alla presenza del ministro degli Esteri Luigi Di Maio. Il protocollo prevede l'utilizzo di magazzini dentro il porto di Trieste, senza specificarne le modalità di impiego.

Anche in questo caso gli accordi non sortiscono effetti, ma stavolta la responsabilità maggiore è del coronavirus che impedisce di organizzare nuovi incontri, fra cui quello con un primo gruppo di produttori vitivinicoli del Triveneto messi assieme dall'Autorità portuale. Nelle settimane scorse Cccc ha rinnovato l'interesse a riprendere un confronto che oggi è fermo all'individuazione di due terminal terrestri nella città di Wuxi e nell'area di Canton, dove il meglio dell'enogastronomia del Nord-Est dovrebbe arrivare attraverso i porti di Ningbo, Shanghai e Shenzhen, già collegati all'Alto Adriatico da alcune linee marittime. Le relazioni diplomatiche continuano in pieno *lockdown*, quando Cccc invia all'Autorità portuale diecimila mascherine per i lavoratori dello scalo, con tanto di imballi inneggianti all'amicizia italocinese.

L'Autorità portuale intende riaprire il confronto con la società di Pechino, ma spetterà al governo dare il disco verde dopo il siluro appena sparato dal Dipartimento di Stato americano su Cccc, inserita a fine agosto in una *black list* assieme a una serie di società controllate. Fra queste China Shipbuilding Group, con cui nel 2018 Fincantieri e l'americana Carnival hanno siglato un accordo per la costruzione in Asia di navi destinate al mercato locale. È forse il punto di non ritorno nello sviluppo del memorandum con la Cina su Trieste, specie ora che il Conte II si mostra sensibile all'influenza americana (dopo che il Conte I aveva aderito ufficialmente alla Bri).

Il roboante comunicato di Michael Pompeo non va per il sottile: «Cccc e le sue sussidiarie sono coinvolte in corruzione, prestiti predatori, distruzione ambientale e altri abusi in varie parti del mondo». Dopo simili parole, il Dragone pare allontanarsi da Trieste. La scintilla che provoca l'intervento americano scocca nel lontano Mar Cinese Meridionale: Pechino ne rivendica la sovranità, Washington risponde definendo le pretese «illegali» e «prepotenti». Per le società americane arrivano restrizioni sugli affari con la galassia Cccc, ma la nota di Pompeo è soprattutto un messaggio agli alleati affinché riconsiderino i propri accordi con le imprese bandite: «Non si deve permettere alla Cina di usare Cccc e altre società pubbliche come armi per imporre un'agenda espansionistica».

Vale anche per Trieste, cui il Dipartimento di Stato si interessa nel corso del 2020 attraverso l'ambasciata Usa e il consolato di Milano, che organizzano due visite riservate all'Autorità portuale nell'ambito di una serie di contatti avviati durante l'anno in diversi scali italiani ritenuti strategici. Washington considera Trieste importante perché in grado di servire le vicine basi militari di Aviano e Vicenza – quest'ultima destinata a rafforzarsi grazie a contingenti in arrivo dalla Germania. L'attenzione si estende al campo dell'energia e al suo presidio in Adriatico: c'è la possibilità di fornire metano al mercato in crescita dell'Europa centrale, anche se l'Autorità ha sempre bocciato l'idea di un rigassificatore che inibirebbe la crescita dei moli e del traffico container; e c'è l'ipotesi futura di gestire l'infrastruttura di stoccaggio del gas prevista dai piani di espansione dello scalo. Il combustibile potrebbe arrivare con piccole gasiere o dal rigassificatore *offshore* di Veglia, la cui attivazione è prevista per l'inizio del 2021 con una movimentazione di 2,6 miliardi di metri cubi l'anno. La centrale di stoccaggio triestina ricaricherebbe navi e camion alimentati a gas liquido: per gli Stati Uniti sarebbe un modo di tenere un piede nel Mediterraneo settentrionale, pur in assenza di propri traffici commerciali.

Risale infine al febbraio scorso la firma di un protocollo d'intesa fra Autorità portuale, Tal, Camera di commercio italo-tedesca e Università tecnica di Monaco (il più importante politecnico della Germania) che sta realizzando un progetto per il porto texano di Calhoun interessato a realizzare un oleodotto. Secondo l'Aspmao il progetto schiude la prospettiva di far arrivare all'oleodotto triestino Tal una quantità crescente di greggio texano, richiesto per le sue caratteristiche di minore impatto ambientale. Con il recente investimento di Microsoft a Milano pare invece perdere consistenza l'installazione di un mega server sottomarino nel comprensorio del futuro Molo VIII, come ipotizzato da Icop-Plt.

4. L'arrivo di HHLA a Trieste segna il tramonto della vulgata che aveva pronosticato il prossimo inserimento della città fra i terminali europei della Bri. Al momento della firma del memorandum con la Cina i tedeschi già pensano all'Alto Adriatico, ma l'apertura del tavolo sulla Piattaforma logistica risale alla seconda metà del 2019. L'intesa viene raggiunta nella primavera di quest'anno, ma la chiusura slitta per la pandemia e per la necessità di compiere i passaggi necessari nel cda di HHLA, nella municipalità di Amburgo (che controlla la maggioranza della società) e in borsa. Non è escluso che i tedeschi abbiano inoltre voluto attendere lo sblocco della riconversione della Ferriera, che dà un respiro molto più ampio al progetto.

China Merchants non può che ritirarsi, dopo aver tentato di tornare in partita all'inizio dell'anno e di nuovo ad agosto con un'offerta pare molto più alta di quella presentata da HHLA. La trattativa con i tedeschi è però ormai al *closing* e pur non risultando interventi del governo italiano per orientare la decisione, Plt conferma di voler firmare con Amburgo. Valutazione dovuta alla maggiore convinzione dimostrata da HHLA, ma anche alle condizioni geopolitiche: dopo i segnali lanciati da Washington nei mesi precedenti, l'arrivo di China Merchants avrebbe avuto

buone chance di essere bocciato dal governo italiano in nome del *golden power*. A Roma si considera la partita come una questione tra privati, ma non manca un sospiro di sollievo per aver evitato nuove scosse con gli Stati Uniti.

Il 30 settembre si tiene la cerimonia per la fine dei lavori, cominciati nel 2016. In quell'occasione l'amministratrice delegata Angela Titzrath firma l'accordo con cui Amburgo acquisirà a gennaio il 50,01% della concessionaria Plt srl, costituita da Parisi, Icop e Interporto Bologna. La guida sarà assunta grazie a un aumento di capitale da 12,5 milioni. A Trieste sbarca un operatore logistico nato nel 1885, quotato in borsa ma controllato per il 68,4% dalla città di Amburgo, capace di movimentare 7,5 milioni di teu, dare lavoro a 6.300 persone e fatturare oltre 1,3 miliardi (settanta volte meno di Cmph). HHLA è attiva pure in Ucraina ed Estonia, dove gestisce rispettivamente i terminal portuali di Odessa e Tallinn, mentre Trieste sarà l'unico scalo mediterraneo.

Amburgo è un titano rispetto al porto giuliano. In comune c'è la natura di scalo ferroviario da duecento treni: al giorno nel caso dei tedeschi, a settimana in quello di Trieste, che pure è primo porto d'Italia per l'intermodalità su ferro. Attraverso la controllata Metrans, HHLA opera trasporti in buona parte dell'Europa centro-orientale e ha investito a Capodistria, in Slovenia. Ha inoltre solida esperienza nei processi di automazione, digitalizzazione e riduzione dell'impatto ambientale.

Titzrath, alla guida di HHLA dal 2017, sottolinea che l'operazione su Trieste è legata anche a considerazioni economiche, ma in Germania la manager ha relazioni politiche ai massimi livelli: la sua recente nomina nel cda di Lufthansa, su indicazione del governo tedesco, è la prova del rapporto di stima con la cancelliera Angela Merkel. Titzrath conosce l'italiano per aver lavorato a Roma con Mercedes, gruppo in cui è rimasta oltre vent'anni sedendo poi in numerosi consigli d'amministrazione, fra cui quello di Deutsche Post.

HHLA ha un interesse specifico per Trieste, tanto da aver cercato di rilevare la concessione del Molo VII poco prima di avviare il ragionamento con Plt. Trieste Marine Terminal si mostra però indisponibile a cedere quote. Per gli operatori tedeschi è strategico aprire una via da sud all'Europa centrale e non sono mancati in passato tentativi di entrare nel porto di Capodistria. L'Alto Adriatico è un'opzione più breve rispetto alla rotta del Nord e il riscaldamento globale sta riducendo la portata dei fiumi che hanno fatto la fortuna degli scali dell'Europa settentrionale, costretti ora a continui dragaggi per far transitare navi sempre più grandi. Non fa eccezione l'estuario dell'Elba: negli ultimi anni Amburgo (situata a cento chilometri dal mare) è scesa da secondo a terzo porto europeo, dopo Rotterdam e Anversa.

Si tratta comunque del principale terminalista del più grande porto tedesco e la sua entrata in scena è un segno tangibile del cambio di scenario internazionale. Gli esponenti del governo italiano invitano infatti a leggere l'accordo di Trieste nel quadro dei rinsaldati rapporti con gli Stati Uniti, pur evidenziando che a compiere il passo sono soggetti privati. L'Autorità portuale considera più convincente il piano di sviluppo presentato riservatamente da HHLA rispetto a quello di Cmph, ma



D'Agostino spiega che è stato il peso dello scontro Usa-Cina a determinare il futuro della Piattaforma logistica. Con l'Italia e – *ça va sans dire* – l'Ue attrici di copioni scritti altrove.

All'inizio del 2021 HHLA si impegnerà con l'Autorità portuale a procedere secondo le linee di sviluppo del piano regolatore dello scalo triestino, in cambio di una proroga dell'odierna concessione trentennale. Spetterà a D'Agostino vigilare sul piano industriale che conterrà gli impegni per la creazione di molo e piazzali. Il primo passo viene superato a fine ottobre con il via libera del governo italiano, che sulle infrastrutture strategiche può far scattare il *golden power*. Roma dà il suo benestare in tre settimane, mentre non poche incognite si sarebbero sollevate con la Cina al posto della Germania. Al di là delle considerazioni di natura geopolitica, è un fatto che HHLA sarà subito a suo agio nel sistema di concessioni da pubblico a privato previsto in Italia per le attività portuali.

La Piattaforma logistica è un terminal di 27 ettari che prosegue lo sviluppo verso est dello scalo e costituisce una delle maggiori opere portuali inaugurate nell'ultimo decennio in Italia. I lavori svolti da Icop hanno strappato al mare centinaia di migliaia di metri quadrati e creato una banchina lunga 482 metri, dotata di doppio attracco e pensata per il traffico di container, ro-ro e merci varie. Vi potranno ormeggiare contemporaneamente due navi. Plt punta su un terminal multifunzione capace di lavorare con *feeder* container e traghetti per semirimorchi. Realizzazione e acquisto delle attrezzature hanno comportato una spesa di 160 milioni, di cui 102 statali. Quattro binari a raso solcano i piazzali, ma si tratta di una soluzione provvisoria perché in futuro le merci partiranno dalla nuova stazione di Servola, ancora da progettare nell'area della Ferriera di Servola.

Titzrath si mantiene prudente sui programmi a medio termine, ma si sbilancia sulla possibilità di impegnare «interamente entro il 2021 la capacità dell'infrastruttura, che è di 300 mila teu e 700 mila tonnellate cargo». Ma Amburgo ha piani più importanti per il futuro, che dipenderà dall'evolversi della pandemia e dalla velocità della riconversione industriale della ferriera secondo quanto previsto dall'Accordo di programma firmato quest'anno sotto l'egida del ministro dello Sviluppo economico Stefano Patuanelli. L'esponente triestino del M5S ha messo sul tavolo del gruppo siderurgico Arvedi settanta milioni di aiuti pubblici a fondo perduto, a fronte di investimenti privati per duecento milioni fra Trieste e Cremona per la decarbonizzazione del ciclo produttivo che si baserà sulla ghisa comprata in Ucraina e non più prodotta a Trieste. Fermi da anni, sono infine a disposizione altri 41 milioni di fondi statali assegnati a Invitalia per il barrieramento a mare dei terreni inquinati dal benzene.

Nell'ambito dell'accordo di programma Plt si impegna all'acquisto della zona dove sorgono altoforno e cokeria spenti nei mesi scorsi dopo 123 anni di attività, gli ultimi venti dei quali segnati dai dibattiti cittadini sull'opportunità di chiudere o meno lo stabilimento. Arvedi manterrà laminatoio e centrale elettrica, mentre l'area a caldo sarà demolita, messa in sicurezza sul piano ambientale e riconvertita in terminal logistico intermodale da 29 ettari a servizio del Molo VIII. Cinque sono gli

anni previsti per concludere le opere, con investimenti da parte di Plt per 150 milioni più altri cento necessari per edifici direzionali, ferrovia e raccordo autostradale. Il terminal ospiterà una nuova stazione in grado di accogliere treni da 750 metri e sarà collegato direttamente alla grande viabilità.

Sono questi i presupposti per l'avvio dei lavori del Molo VIII, il cui primo lotto potrebbe entrare in funzione in cinque anni. Dipenderà dalla ripresa dei traffici dopo la crisi epidemica e dal ritmo degli investimenti impresso da HHLA. La nuova banchina sarà la continuazione della piattaforma verso il mare e sarà ampliata in tre fasi: solo la prima richiederà fino a trecento milioni (l'estensione massima potrebbe assorbire un miliardo), cui corrisponde la creazione di cinquecento posti di lavoro secondo i dati forniti dall'Autorità portuale. Non pochi in un settore altamente automatizzato come la logistica, ma decisamente insufficienti a invertire il trend di Trieste, che a un pubblico impiego sovrabbondante e a un terziario sviluppato affianca decenni di deindustrializzazione. Il mito resta la piena attuazione del regime di porto franco, su cui il ministro Patuanelli continua a promettere battaglia a Roma, tanto più dopo una mozione unanime del Consiglio regionale a sostegno della tesi propugnata dall'intera portualità triestina. Titzrath non considera fattore decisivo la possibilità di applicare l'extradoganalità a traffici e trasformazioni industriali: «Abbiamo sperimentato qualcosa di simile ad Amburgo senza vantaggi significativi». Alla manager interessa che Trieste sia «il porto più settentrionale del Mediterraneo: una porta meridionale all'Europa centro-orientale, con fondali alti e accessibilità via mare. È lo scalo leader in Italia per trasporti ferroviari, ha un'ottima rete di connessioni e trasporti veloci verso l'hinterland, in particolare Austria, Ungheria, Slovacchia e Germania meridionale».

5. Sulla base di questi asset Amburgo dovrà dimostrare di voler davvero sviluppare la rotta adriatica verso l'Europa centrale. Sarà necessario deviare su Trieste parte dei traffici attuali e per farlo servono alleanze internazionali, che a HHLA non mancano. Qui torna in campo la Cina, perché l'Alto Adriatico resta collettore delle merci che partono dall'Estremo Oriente. Non è escluso che HHLA riprenda il confronto con China Merchants, tentata fino all'ultimo dal sorpasso sui tedeschi ma disposta a valutare una posizione di minoranza da costruire rilevando parte del 49,9% in mano alle cordate locali. La Germania è il primo partner commerciale della Cina e ha un interscambio triplo rispetto a quello italiano, senza necessità delle rumorose fanfare viste a Roma nel marzo 2019. Porti e terminal di terra sono già pienamente inseriti nelle nuove vie della seta e HHLA rivendica il rapporto trentennale con i cinesi di Cosco, che ad Amburgo hanno il loro quartier generale europeo e che controllano inoltre un terminal portuale a Vado Ligure. Allearsi anche a Trieste sarebbe naturale.

Oggi nello scalo giuliano i container partono e arrivano solo attraverso il Molo VII (688 mila teu nel 2019, +10% sul 2018), controllato da Msc. L'operatore italo-svizzero fa anche parte, con i danesi di Maersk, della 2M Alliance, la cui capacità di stiva supera i due milioni di teu. Gli altri grandi cartelli mondiali dello

shipping sono Ocean Alliance e The Alliance, che in questi anni si sono servite il meno possibile di Trieste per non alimentare il giro d'affari della concorrente Msc. La Piattaforma logistica a guida tedesca giocherà lo stesso ruolo di terminal indipendente che HHLA svolge ad Amburgo ed è facile immaginare che si offrirà come base della Ocean Alliance. Quest'ultima ha una capacità che sfiora 4 milioni di teu grazie all'apporto di Cosco (Cina), Cma Cgm (Francia), Evergreen (Taiwan) e Oocl (Hong Kong). Molo VII e Molo VIII opereranno in competizione, ma potrebbero intercettare fonti di traffico complementari aiutando la crescita complessiva del porto.

In questa cornice la Cina può tornare doppiamente in campo. Il Dragone è presente direttamente nella Ocean Alliance grazie a Cosco (terza compagnia mondiale di *shipping* dopo Maersk e Msc) che intrattiene ottime relazioni con HHLA, ma che nel Mediterraneo continuerà a puntare sul Pireo; mentre Cma-Cgm non è solo quarta nella classifica globale del trasporto container, è anche protagonista nella gestione diretta di moli. Questo secondo ramo d'attività è gestito attraverso la controllata Terminal Link, di cui i francesi possiedono il 51% e China Merchants detiene il resto delle quote. Negli anni passati i francesi hanno partecipato, seppur in posizione defilata, alla trattativa di Cmph sulla Piattaforma logistica. Terminal Link arriverà a gestire 23 moli container nel mondo e non disdegna partecipazioni di minoranza. Se il dialogo con Hong Kong ripartisse sotto la regia tedesca Plt-HHLA potrebbe fare gioco su questa rete di relazioni, assicurandosi i capitali cinesi per gli investimenti sulle infrastrutture e il traffico di Cma-Cgm, che oggi in Adriatico si serve di Venezia e Capodistria (con quest'ultima in saturazione per il mancato raddoppio dei binari).

L'espansione del porto triestino sarà guidata da Amburgo, ma il Dragone potrebbe tornare in partita a certe condizioni. La Bri si sgonfia ma i rapporti commerciali restano, come pure l'interesse di compagnie quali China Merchants e Cosco. Inoltre il memorandum di Roma con Cccc non è stato mai disdetto e potrebbe riprendere quota, a patto che si stemperino almeno in parte le tensioni Usa-Cina. Roma lancia segnali a Washington sul ritorno a una piena fedeltà atlantica: alla cerimonia per la firma tra Plt e HHLA il ministro Patuanelli ha rimarcato che «gli investimenti cinesi potevano comportare alcune preoccupazioni e preoccupavano i nostri alleati americani», mentre l'accordo con Amburgo «è un segnale di vicinanza al Patto Atlantico, all'alleanza strategica con gli Stati Uniti». Casualità, il taglio del nastro è avvenuto durante la visita in Italia di Pompeo. Il governo italiano non chiude tuttavia a patti economici con Pechino. Sempre Patuanelli: «Per accordi commerciali, lo abbiamo sempre detto, guardiamo alla Cina non come a un alleato, ma come a un partner. Ciò non toglie che il nostro sguardo sia rivolto agli Stati Uniti».

Il presidente D'Agostino richiama la distinzione tra una via della seta politica e una commerciale: «Oggi qualsiasi tipo di azione o investimento dal punto di vista dei trasporti portuali e della logistica ha una forte dimensione geopolitica ed è posta sotto i riflettori, soprattutto dagli Stati Uniti. L'intesa con HHLA è un'ottima

soluzione per non rinunciare alla via della seta. Sottolineo via della seta e non Belt and Road Initiative: il secondo è un progetto cinese, il primo è un corridoio trasportistico deciso dal mercato. Qui Amburgo e Trieste non sono soggetti passivi, ma attori propositivi che accettano la sfida, non entrando nella logica geopolitica degli investimenti cinesi. Mancava una forte visione europea capace di integrare e bilanciare punto di vista e interessi provenienti dall'Asia. Tale è il contributo strategico che viene oggi da Trieste. Accettiamo la sfida della via della seta, non la Belt and Road Initiative: c'erano interessi cinesi, si sono preferiti i tedeschi. L'arrivo di HHLA è un esempio di quel che l'Europa può fare se la smettiamo di ragionare in termini nazionalistici». Di Europa parla anche Titzrath rispetto all'ipotetica facoltà del governo di bloccare l'ingresso tedesco: «Il *golden power* è stato creato per proteggere gli interessi italiani, ma noi siamo europei e condividiamo obiettivi e sistema di valori».

6. L'iniziativa tedesca a Trieste non si limita ad Amburgo. Un concorrente di HHLA in Germania sta per mettere piede nell'area: Duisport ha ufficializzato in estate l'intenzione di assumere una piccola quota nella società di gestione dell'interporto, che in questi anni ha messo in rete una serie di terminal ora in attesa di cambiare marcia. L'amministratore delegato di Duisburger Hafen, Erich Staake, intravede il potenziale dei capannoni di FreeEste dove l'Autorità portuale progetta di creare un terminal logistico in regime extradoganale collegato alla ferrovia. Suscita interesse anche il vicino interporto di Cervignano, situato nel basso Friuli e del tutto sottoutilizzato ma pronto a diventare camera di compensazione dei moli triestini con l'auspicato aumento dei traffici. L'ingresso si compirà a breve assicurando a Duisport il 16% di interporto Trieste, grazie a un esborso di quasi tre milioni che permetterà ai tedeschi di offrire ai propri clienti un'alternativa adriatica nelle catene di fornitura.

L'operazione assume tinte mitteleuropee perché chiama in gioco anche le Ferrovie austriache, che stanno valutando di entrare nel capitale di Interporto e in quello di Plt per poter dire la propria nell'utilizzo dei terminal in realizzazione. Nel primo caso l'intesa potrebbe concretizzarsi scambiando parte delle quote detenute da Öbb nei terminal di Fürnitz a Villach (Austria) e di Bilk a Budapest (Ungheria). Su otto operatori ferroviari attivi nel porto (un *unicum* in Italia), Rail Cargo Austria movimentata i volumi maggiori: la controllata di Öbb opera oltre un quarto dell'intero traffico ferroviario, a cominciare dai container. Dietro Rca si pone l'altoatesina Rail Traction Company, collegata a Kombiverkehr (ramo commerciale di Deutsche Bahn) e desiderosa di recuperare gli spazi di mercato persi in questi anni, nonostante un terzo dei treni in partenza da Trieste sia diretto in Germania con più di cinquanta collegamenti settimanali dai vari moli.

A HHLA e Duisport si affianca un terzo e più datato punto d'aggancio con la Germania, di natura strategica oltre che commerciale. A Trieste attraccano quotidianamente le petroliere che risalgono l'Adriatico per pompare greggio nell'oleodotto Transalpino, costruito negli anni Sessanta e oggi in grado di soddisfare il 40% del

fabbisogno energetico tedesco (il 100% di Baviera e Baden-Württemberg), il 100% di quello austriaco e il 50% di quello ceco. La Commissione europea pianifica il raddoppio della capacità e questo gonfierebbe ulteriormente i volumi del porto triestino, primo scalo petrolifero del Mediterraneo con due terzi dei 60 milioni di tonnellate di traffico annuo costituiti dal greggio. È stata peraltro la bavarese Allianz, fra le prime tre compagnie assicurative al mondo, a rilevare negli anni passati le triestine Ras, Lloyd Adriatico e Sasa, impiantando propri uffici e centri di elaborazione in città.

Il retroterra mitteleuropeo è l'unico polmone possibile per Trieste. I volumi di merci nei due sensi crescono da anni, ma ora sono importanti attori di quel mondo a riprendere l'iniziativa diretta sulle banchine e nei terminal. Se anche una minima frazione della rotta settentrionale sarà spostata sull'Alto Adriatico il porto potrà incrementare i suoi 800 mila teu scarsi all'anno e con essi la vocazione di scalo periferico rispetto al resto della Penisola, unico per la sua proiezione quasi esclusivamente internazionale.

Questa funzione emerge chiaramente dalle attività del Molo VII. Nel 2019 la banchina di Tmt ha movimentato quasi 700 mila teu attraverso un sistema di collegamenti che conta 12 coppie di treni con l'Austria, 14 con l'Ungheria, 10 con la Germania, 4 con la Slovacchia e 3 con la Repubblica Ceca. Fra le aziende clienti figurano Audi, Red Bull, Rauch, Bosch, Philips e Samsung. Dopo la morte del presidente di T.O. Delta Pierluigi Maneschi sono pervenute offerte di partenariato da parte di Cccc, HHLA, F2i e altri fondi esteri: proposte rispediti al mittente da Msc e T.O. Delta, che tuttavia continuano a posticipare l'avvio dei lavori per l'allungamento della banchina che raggiungerebbe 870 metri di lunghezza e 400 di larghezza, diventando l'unica dell'Adriatico a poter lavorare in contemporanea su due navi container di grandi dimensioni. Né va dimenticata la presenza dei danesi di Dfds, che in cordata con la triestina Samer Shipping e con la turca U.N. ro-ro gestiscono il Molo V e si apprestano a rilevare il Molo VI dai turchi di Ekol. L'obiettivo è rafforzare la cosiddetta autostrada del mare fatta di traghetti per il trasporto di semirimorchi, con l'intenzione di riportare i traffici ro-ro sopra le 300 mila unità l'anno dopo le difficoltà incontrate da Ekol nel 2019.

A completare il mosaico mitteleuropeo c'è il recente investimento da 25 milioni con cui la società pubblica ungherese Adriaport ha rilevato proprietà e concessione demaniali di terreni nell'area inquinata del porto, un tempo occupata dalle raffinerie Aquila, che Budapest vuole trasformare in un terminal multifunzione da 34 ettari con possibile presenza di impianti di trasformazione industriale. La trattativa è stata condotta direttamente dal governo magiaro e implica investimenti per oltre cento milioni: con questa scelta il premier Viktor Orbán rinuncia forse per sempre a investire sul raddoppio della ferrovia Capodistria-Divaccia, preferendo Trieste al vicino porto sloveno dotato di fondali più bassi ma con costi di manodopera e tassazione molto competitivi, che gli permettono di sfiorare il milione di container. La pratica ungherese è ora ferma al ministero dell'Ambiente, con cui Budapest deve definire un accordo di programma sulla messa in sicurezza dei ter-

reni che presentano importanti livelli di inquinamento, come buona parte delle aree industriali triestine in cerca di rilancio.

Bisognerà osservare se il futuro terminal ungherese possa o meno costituire per il Dragone un'altra possibilità di accesso alle sponde triestine, visto che l'iniziativa è in capo direttamente al governo Orbán. Questi ostenta ottimi rapporti con Xi Jinping e ha affidato la modernizzazione della ferrovia Budapest-Belgrado a compagnie cinesi, finanziando buona parte dei due miliardi di costi attraverso la Exim Bank of China e secretando per dieci anni i termini dell'operazione, che costituisce il più grande intervento cinese nelle infrastrutture europee e una tratta importante del collegamento su ferro con il Pireo dominato da Cosco. Ma la banchina triestina sarebbe di dimensioni troppo ridotte e con una logistica inadeguata al traffico container che più interessa alla Cina.

7. I traffici marittimi cominciano a risentire sensibilmente dell'effetto del coronavirus e gli operatori sono pessimisti per il 2021. Se in questo quadro HHLA riuscirà a mantenere l'impegno annunciato di movimentare sulla Piattaforma logistica 300 mila container già dall'anno prossimo, il porto di Trieste potrebbe avvicinarsi anche in tempi di crisi alla soglia psicologica del milione di unità l'anno. Lo scalo metterebbe nel mirino la vicina Capodistria, che nel 2019 ha totalizzato 959 mila teu (contro i 789 mila di Trieste) e che potrebbe andare incontro a una flessione significativa se la Ocean Alliance cominciasse a deviare parte dei traffici che oggi ne fanno la fortuna. Dieci anni fa Trieste non arrivava a 300 mila teu; la crescita è divenuta strutturale nell'ultimo quinquennio, toccando il +17,7% nel 2018 e il +8,8% lo scorso anno. La distanza con gli scali nordeuropei resta siderale, ma il primato nazionale nella capacità ferroviaria attira l'attenzione dei terminalisti tedeschi, interessati alle potenzialità di un porto che nel 2019 ha generato quasi 10 mila treni (+63% rispetto al 2015), pari a 200 mila camion tolti dalla strada. La tendenza positiva sarà azzoppata dal Covid-19: da agosto la contrazione dei traffici ha superato il 10% e il 2021 si profila a tinte fosche.

Al di là dei numeri contingenti, l'Autorità portuale dell'Adriatico orientale ha saputo portare a termine la prima fase della propria strategia. D'Agostino è al comando dal 2015, prima nelle vesti di commissario e poi in quelle di presidente. In quasi sei anni è stato approvato il piano regolatore che disegna lo sviluppo delle banchine; si sono conclusi i lavori sulla Piattaforma logistica e si è impostata la nascita del Molo VIII; è stata stretta l'alleanza con HHLA ed è vicina quella con Duisport nell'interporto; si è dato il via alla riconversione logistica dell'attigua Ferriera; è arrivato l'accordo per la creazione di un terminal ungherese nell'area inquinata dell'ex Aquila; sono partiti i lavori per il raddoppio della capacità ferroviaria (l'obiettivo è 25 mila treni l'anno entro il 2025); il Molo VII di Msc e T.O. Delta macina aumenti importanti con i suoi container; la gestione dei ro-ro va verso un assetto consolidato grazie alla presenza di Dfds.

Le presidenze delle autorità portuali sono in scadenza e quasi certamente D'Agostino verrà riconfermato dopo le parole di stima più volte espresse dal

ministro dei Trasporti Paola De Micheli. Il bis darebbe continuità al progetto complessivo che ora va concretizzato dopo aver firmato i contratti più importanti. A giugno il manager veronese è stato oggetto di un provvedimento di decadenza deciso dall'Anac per una presunta incompatibilità, bocciata dal Tar in un mese. Ne è scaturita una piccola sollevazione cittadina (diecimila firme raccolte in quattro giorni), cessata solo con il reintegro. D'Agostino è inoltre numero due dell'Organizzazione dei porti europei, Espo, che sta rinnovando le cariche sociali. L'italiano dovrebbe mantenere il ruolo di vicepresidente in rappresentanza dei porti mediterranei, con l'obiettivo di guidare l'associazione fra un biennio. La reputazione di D'Agostino gli è valsa l'inserimento, unico tra i funzionari pubblici, nella classifica dei migliori cento manager italiani stilata da *Forbes*, che gli riconosce la capacità di aver riportato Trieste a essere, almeno sul fronte portuale, attore rilevante nell'assetto logistico del Vecchio Continente. Molto dipenderà ora dall'evoluzione dell'epidemia e, su scala locale, dalle tempistiche degli investimenti tedeschi.

Logistica e geopolitica vanno ormai fianco a fianco e Trieste si trova inserita in un gioco in cui l'Italia pare non avere un ruolo. Mentre i capitali privati della Germania battono quelli pubblici della Cina e mentre gli Stati Uniti riservano grande attenzione alle sorti del porto e alla temuta penetrazione cinese, la Commissione europea non delinea alcuna strategia per i propri scali e Roma segue da spettatrice le trattative prima con China Merchants e Cccc, poi con HHLA e Duisport. Nei mesi successivi alla stipula del memorandum si ha l'impressione (forse qualcosa di più) che, complice l'aggravarsi della crisi del governo M5S-Lega, i rapporti con il Dragone siano gestiti in proprio dall'Autorità portuale in assenza di indicazioni da Roma. Ciò porta qualche analista ad azzardare che dietro la decadenza di D'Agostino decisa dall'Anac vi sia un suggeritore del Dipartimento di Stato.

In questo vuoto strategico un'istituzione territoriale come l'Autorità e le società private locali e tedesche sembrano offrire uno spunto alla politica comunitaria e nazionale: una «terza via» europea che al momento è però un auspicio, non una possibilità, davanti allo stagliarsi di attori globali come Stati Uniti e Cina. L'accordo Plt-HHLA e l'avvicinamento di Duisport hanno ragioni commerciali, ma richiamano il nodo del controllo delle infrastrutture strategiche e lanciano il messaggio che sia possibile fare affari con la Cina senza cedere il controllo dei propri asset. Altrove in Europa non è una novità e su Trieste non ci sarebbe forse stata alcuna levata di scudi se l'esecutivo gialloverde non si fosse spinto a sancire il formale ingresso dell'Italia nella Bri.

Il governo Conte, al pari dei precedenti, resta inoltre apparentemente insensibile all'istituzione dell'extradoganalità prevista per Trieste dal trattato di pace. La classe politica nazionale ha mai dimostrato dal 1918 a oggi di comprendere il valore strategico e le possibilità d'impiego di un porto vocato a servire la Mitteleuropa e non l'Italia. Il ministro dello Sviluppo economico Patuanelli professa impegno in materia, ma il ministero dell'Economia disapprova per non creare malcontento in altre zone della Penisola.

Più immediati i segnali che Bruxelles e Roma potrebbero mandare a Trieste con il Recovery Fund. Recentemente D'Agostino ha presentato al governo un piano da un miliardo di euro a valere sui fondi comunitari. Il programma Adriagate-way sistematizza le linee strategiche immaginate per lo scalo: ampliamento delle banchine e loro elettrificazione per abbattere l'impatto ambientale, dragaggi, digitalizzazione delle procedure, espansione della ferrovia, collegamento fra interporti, infrastrutture in area industriale, riconversione della ferriera e sviluppo di Monfalcone. L'esecutivo si è impegnato con Patuanelli: «Adriagateway non è un progetto dell'Autorità portuale ma del governo e avrà il nostro massimo sostegno per le risorse del Recovery. Non c'è un ministro triestino, ma un governo che ritiene Trieste porta mediterranea al cuore d'Europa». Ma con la nuova ondata di Covid-19 in atto è difficile che il piano comunitario riesca a deviare risorse sui porti.

Nel giro di un anno lo scalo si è vincolato all'Europa, creando un rapporto sempre più saldo con l'hinterland. L'accorciarsi delle catene logistiche e la crescita del ruolo industriale dell'Est europeo potranno favorire ulteriormente Trieste, che grazie a HHLA e a Duisburg si inserisce nella catena del valore tedesca e in una rete intermodale molto ampia. Accade in nome di accordi fra privati benedetti a posteriori da Roma, sollevata dalla presenza tedesca nell'attuale contesto geopolitico.

Il porto di Trieste torna a parlare tedesco, ma la via della seta commerciale resterà e seguirà a chiamare in causa Pechino, con cui la Germania continua a fare affari. La ripresa del confronto tra HHLA e China Merchants è una possibilità concreta: stavolta la trattativa non sarebbe fra la grande compagnia di Hong Kong e una cordata locale, ma vedrebbe in scena una realtà di peso mondiale come Amburgo, abituata a interfacciarsi da decenni con i cinesi. Eventuali progressi diranno molto sul riassetto della variante occidentale della Belt and Road Initiative e lo stesso vale per il riaccendersi del dialogo fra Autorità portuale e Cccc, già in corso, anche se la scomunica di Pompeo lascia al momento pochi margini.

