

La via della seta

di Giuliano Marrucci

collaborazione Alessia Marzi

GIULIANO MARRUCCI FUORI CAMPO

Chongqing. Sud-ovest della Cina. Da qua partono i treni container che in 13 giorni raggiungono il cuore dell'Europa.

Horgos, far west cinese, confine col Kazakistan. Parte dei treni passa da qua e in 3 anni la città s'è trasformata da così a così.

Sri Lanka. Da qua invece passano le navi e i cinesi hanno costruito da zero prima questo terminal e poi questo porto, che in futuro diventerà così.

Grecia. Porto del Pireo, ci fanno tappa le navi cinesi che arrivano nel Mediterraneo, per cui hanno tirato su dal niente questo terminal, in soli 5 anni. È la nuova via della seta.

TOM MILLER – DRAGONOMICS GAVEKAL

Parliamo di un progetto che coinvolge oltre 60 paesi, più della metà del mondo. Quindi è un piano di sviluppo gigantesco, su una scala che non abbiamo mai visto prima.

SIGFRIDO RANUCCI IN STUDIO

Ma perché non gli abbiamo commissionato anche la nostra Salerno-Reggio Calabria? Insomma, comunque, la nuova "via della seta" serve sicuramente per collegare la Cina con l'Europa. Secondo il presidente Xi Jinping potrebbe, è anzi sicuramente "l'opera del secolo": 900 cantieri per creare due corridoi per il commercio: uno terrestre che attraversa l'Asia centrale. E l'altro marittimo attraverso l'Oceano indiano e l'Africa. Questo perché il tasso di sviluppo cinese è calato al 6% e la nuova via della seta sicuramente contribuirà a dar lavoro alle loro aziende che sono sempre affamate di grandi progetti. E noi invece, come ci comporteremo? Giuliano Marrucci.

GIULIANO MARRUCCI FUORI CAMPO

Duisburg, il primo treno sperimentale dalla Cina è arrivato qua. Era il dicembre 2011.

NICOLAI NOECKLER - TRANS-EURASIA LOGISTICS

È stata una pietra miliare nella storia dei trasporti globali. In 14 giorni, un viaggio di oltre 10 mila chilometri.

GIULIANO MARRUCCI FUORI CAMPO

Il treno arriva da qua, Chongqing, nel sud ovest della Cina. Quasi tutto quello che vediamo ha meno di 10 anni, ed è il risultato degli investimenti statali per dare alle città più povere dell'interno le stesse opportunità commerciali delle città più ricche della costa.

TOM MILLER –GAVEKAL DRAGONOMICS

Ma fino a che per esportare da quest'area erano costretti a passare dai grandi porti della costa, lo svantaggio competitivo rimaneva. Con la nuova via della seta si crea una specie di seconda costa artificiale, che crea un enorme mercato di sbocco per l'ovest del Paese.

KIKI LIU - CHONGQING LOGISTIC CITY

Per raggiungere il mercato europeo via nave impiegavamo oltre 2 mesi. Con il treno bastano poco più di 10 giorni. Per la competitività di questa area è una svolta epocale.

GIULIANO MARRUCCI FUORI CAMPO

Oggi i treni sono diventati circa 2000 l'anno, che partono da una trentina di città cinesi, e raggiungono una decina di destinazioni diverse in Europa. Ma cosa

trasportano?

ROLAND VERBRAAK – GVT GROUP OF LOGISTICS

Per lo più elettronica. Le grandi aziende di elettronica hanno approfittato degli incentivi e del costo del lavoro più basso per spostarsi verso l'interno della Cina, e da lì compagnie come Dell o Hewlett Packard, ormai, trasportano il 70% dei loro prodotti su rotaia.

GIULIANO MARRUCCI FUORI CAMPO

Ma quelli che interessano di più a noi sono i treni che dall'Europa tornano in Cina, che dovremmo caricare con i nostri prodotti. Qua siamo nel centro commerciale del polo logistico di Chengdu, altra megalopoli da oltre 10 milioni di abitanti diventata ricca grazie agli investimenti pubblici.

COMMERCIANTE

Portiamo tutto direttamente in treno dall'Europa e parliamo di discrete quantità, calcola che di questo ne abbiamo venduti 400 scatoloni soltanto nel giorno del capodanno cinese.

GIULIANO MARRUCCI FUORI CAMPO

Ci sono anche vini italiani?

COMMERCIANTE

No, niente in Italia.

COMMERCIANTE 2

Anche i nostri sono tutti francesi.

GIULIANO MARRUCCI FUORI CAMPO

Qui siamo nell'interporto di Chongqing, dove ai prodotti italiani è stato dedicato il padiglione più grande, ma...

KATHERINE HE – CHONGQING INTERNATIONAL EXHIBITION & TRADING CENTER

Tutta la merce tedesca arriva ormai via treno, ma gli italiani passano ancora via nave da Shanghai e poi ancora via nave lungo il fiume Yangtze fino a qua. È un viaggio molto lungo, e ora noi corriamo il rischio di rimanere a corto di forniture. Se l'Italia non si sbriga, rischia di perdere una grossa opportunità.

GIULIANO MARRUCCI FUORI CAMPO

Per facilitare gli scambi commerciali tra Cina ed Europa il premier cinese Xi Jinping ha promesso un piano da oltre un trilione di dollari in infrastrutture, con cui mira a replicare in 60 Paesi operazioni come quella che sta trasformando Horgos, al confine col Kazakistan, che prima della via della seta non era altro che un piccolo villaggio, e ora è un cantiere a cielo aperto. Questo è il parco industriale.

MA FEI - BOSHIHAO TECH

Scusate la confusione, ma come vedete siamo ancora nel bel mezzo dei lavori. Produrremo queste cose qua, robot domestici, robot industriali, laptop, smartphone. E li esporteremo col treno lungo la nuova via della seta: in Europa, in Russia e anche in Medio Oriente.

GIULIANO MARRUCCI FUORI CAMPO

Sono venuti a investire qua da Shenzhen, che 30 anni fa era un villaggio di pescatori e

oggi è così.

MA FEI - BOSHIHAO TECH

Sembra una cosa impossibile, ma noi l'abbiamo vista succedere sotto i nostri occhi e siamo convinti che anche qua stia succedendo una cosa molto simile.

GIULIANO MARRUCCI FUORI CAMPO

Con un pulmino attraversiamo il confine kazako e facciamo un salto indietro di 30 anni. Fino a quando, in mezzo alla steppa, spunta fuori questo.

ZHASLAN KHAYIRGELDINOVICH KHAMZIN - KTZE-KHORGOS GATEWAY

Intorno alle operazioni logistiche stiamo creando una zona economica speciale dove i cinesi stanno investendo 600 milioni di dollari, e noi prevediamo che qua fra 30 anni ci sarà una vera e propria nuova città.

GIULIANO MARRUCCI FUORI CAMPO

Lungo l'arteria marittima della via della seta sono in corso progetti ancora più grandi, in Pakistan, in Tanzania, a Djibouti e in Egitto. A Colombo, in Sri Lanka, i cinesi hanno costruito un terminal per container e dietro, dove prima c'era solo il mare, un'intera isola artificiale, che dovrebbe diventare così.

DAMMIKA RANATUNGA - SRI LANKA PORTS AUTHORITY

Parliamo di un investimento di un paio di miliardi. Prevede un porto turistico, hotel, uffici, negozi. Una vera e propria cittadella finanziaria.

GIULIANO MARRUCCI FUORI CAMPO

In Thailandia c'è addirittura il progetto di creare un canale lungo 102 chilometri, largo 400 metri e profondo 25 che permetterebbe finalmente di aggirare lo stretto di Malacca, da dove oggi passa l'80% del petrolio diretto in Cina. E in tutti questi progetti l'Italia potrebbe ritagliarsi un ruolo di primo piano.

GIULIANO NOCI - VICE RETTORE POLITECNICO DI MILANO

Perché noi possiamo con i cinesi costruire una partnership tecnologica nei 65 paesi in cui la via della seta passerà. In concreto, infrastrutture, i cinesi possono mettere nell'alta velocità binari, e una parte di treni, noi abbiamo una straordinaria capacità nell'introdurre tecnologie di segnalamento, che sono un qualcosa in cui noi siamo leader al mondo.

GIULIANO MARRUCCI FUORI CAMPO

Ma gli ostacoli non mancano, come si è visto in Sri Lanka. Ad Hambantota i cinesi avevano iniziato a costruire un altro porto, e anche un centro convegni, un ospedale, il municipio, un aeroporto internazionale, nuove strade, e una nuova ferrovia.

CONTADINO 1

Il fatto è che la gente qua s'è cominciata a rendere conto che tutte queste grandi opere non facevano che coprirci di debiti, ma il ritorno economico non s'è visto.

CONTADINO 2

Sai come chiamiamo l'ex presidente? 20%. Perché su ogni progetto si intascava il 20% di tangenti. Lo sviluppo non c'entra niente. È solo corruzione.

CONTADINO 3

Durante la campagna elettorale il candidato di opposizione ha cominciato a dire che avrebbe bloccato i progetti dei cinesi, e qua abbiamo votato tutti per lui.

GIULIANO MARRUCCI FUORI CAMPO

Alle elezioni il candidato anti-cinese fa il pieno. E i progetti cinesi si bloccano. L'aeroporto internazionale di Hambantota oggi è quasi fermo.

ROBERT KETAWALAGE – AEROPORTO INTERNAZIONALE HAMBANTOTA

Siamo rimasti con un solo volo, parliamo in tutto di 50, 60 passeggeri al giorno.

GIULIANO MARRUCCI FUORI CAMPO

Anche al porto non va meglio.

SARATH PERERA – PORTO DI HAMBANTOTA

In tutto non arriviamo a 15 milioni di dollari l'anno di incassi. E la fase 2 è completamente ferma, nonostante le infrastrutture siano pronte da un pezzo.

GIULIANO MARRUCCI FUORI CAMPO

Ma nonostante tutti gli ostacoli, dopo 10 anni di crisi finanziaria globale, a potersi permettere di rifiutare i soldi cinesi sono rimasti in pochi. E anche in Sri Lanka sono ripartite le trattative per i lavori. E anche le proteste.

CONTADINO 1

Siccome non hanno soldi per ripagare i debiti, adesso si sono messi in testa di requisire 15 mila acri di terreno ai contadini della zona per venderli ai cinesi. Dovrebbe diventare una nuova area industriale, e parlano di una concessione di 99 anni.

GIULIANO MARRUCCI FUORI CAMPO

L'avanzata cinese lungo la via della seta tocca anche l'Italia.

Porto di Taranto. Nel 1998 arrivano i taiwanesi di Evergreen, che oggi sono partner delle grandi aziende di stato cinesi nello sviluppo del piano. Volevano ripristinare una banchina inutilizzata, costruita 20 anni prima con i soldi della cassa del Mezzogiorno. L'Italia si impegna a fare opere di dragaggio per permettere l'attracco delle navi container più grandi. Dopo pochi anni si raggiunge un traffico di container secondo soltanto a Genova e Gioia Tauro.

I dragaggi però vengono rimandati di anno in anno, e i cinesi cominciano a guardare altrove. Fino a quando nel 2011 Monti decide che è arrivato il momento di dare una svolta, nomina commissario straordinario Sergio Prete e promette che in 24 mesi si farà quello che non si è fatto nei 13 anni precedenti.

GIULIANO MARRUCCI

Ad oggi, 5 anni dopo quei dragaggi sono stati fatti?

SERGIO PRETE – PRESIDENTE AUTORITÀ PORTUALE DI TARANTO

No, non sono stati fatti, sono in corso di realizzazione.

GIULIANO MARRUCCI

Cioè, sono iniziati, stanno scavando.

SERGIO PRETE – PRESIDENTE AUTORITÀ PORTUALE DI TARANTO

No, scavando no.

GIULIANO MARRUCCI

Cioè manco scavando...

SERGIO PRETE – PRESIDENTE AUTORITÀ PORTUALE DI TARANTO

Eh no, scavando no.

GIULIANO MARRUCCI FUORI CAMPO

In realtà una volta qualcosina s'è riusciti a scavare. Era il 2006, e nonostante gli accordi la società decide di farlo con soldi suoi. Ma non finisce bene.

MICHELE CONTE – EX PRESIDENTE AUTORITÀ PORTUALE DI TARANTO

Io nel 2008 da presidente sono stato arrestato, il mio processo si è chiuso in prescrizione, quindi io non ho la certezza di aver fatto una cosa buona. Ovviamente la lezione, la mia lezione ha ben educato quelli che sono arrivati dopo di me.

GIULIANO MARRUCCI FUORI CAMPO

Che non hanno più dragato...

MICHELE CONTE – EX PRESIDENTE AUTORITÀ PORTUALE DI TARANTO

Dice, un momento...

GIULIANO MARRUCCI FUORI CAMPO

Dopo aver atteso 16 anni, il consorzio che gestisce il terminal decide di mollare tutto e oggi la banchina è ridotta così. E centinaia di operai sono fermi e a carico dello stato.

GIULIANO MARRUCCI

Più di due anni fermi.

OPERAI

Più di due anni, più di due anni che siamo bloccati.

GIULIANO MARRUCCI

Quante persone sono in questa situazione qua?

OPERAI

Siamo nell'ottica di 540 famiglie soltanto con i diretti della Tct, poi l'indotto arrivi a quasi 1000 famiglie.

GIULIANO MARRUCCI FUORI CAMPO

La beffa è che quando ormai tutti i buoi erano fuggiti dalle stalle, sono partiti i lavori. A dicembre 2015 il ministro Delrio inaugura queste strutture per la logistica, che però sono ancora deserte. E di fronte ai capannoni, sono in corso i lavori per un nuovo molo.

SERGIO PRETE – PRESIDENTE AUTORITÀ PORTUALE DI TARANTO

Al posto di questa scogliera, verrà realizzata una banchina, a servizio delle attività di questa piattaforma. Qui ci vuole almeno un anno e mezzo, però qui il dragaggio è partito.

GIULIANO MARRUCCI

Quanto è ora e a quanto si vuole andare?

SERGIO PRETE – PRESIDENTE AUTORITÀ PORTUALE DI TARANTO

Qui il progetto, anche perché è un po' datato, prevede una profondità di 12 metri.

GIULIANO MARRUCCI

Però fa ridere questa roba che noi ci si mette così tanto a fare le robe che quando le facciamo non sono più quelle...

SERGIO PRETE – PRESIDENTE AUTORITÀ PORTUALE DI TARANTO

È normale che se una procedura dura 10 anni, 15 anni, il mondo cambia, e bisognerebbe rivedere i progetti prima di realizzarli.

GIULIANO MARRUCCI

Solo che se li rivediamo ci vuole altri 15 anni.

SERGIO PRETE – PRESIDENTE AUTORITÀ PORTUALE DI TARANTO

Esatto.

GIULIANO MARRUCCI FUORI CAMPO

Anche sulla banchina i lavori continuano, e ad ottobre c'è stata la prima gara per trovare nuovi concessionari. Si presentano due consorzi, ma nessuno ha i requisiti giusti.

MICHELE CONTE – EX PRESIDENTE AUTORITÀ PORTUALE DI TARANTO

Chi si occupa seriamente di logistica sa bene che ormai siamo tagliati fuori dal discorso.

GIULIANO MARRUCCI

E quindi i lavori per chi si fanno ora?

MICHELE CONTE – EX PRESIDENTE AUTORITÀ PORTUALE DI TARANTO

Si fanno perché c'erano i soldi, i bandi di gara sono stati fatti. Se esce in televisione che io ho detto una cosa del genere mi lapideranno, perché qui si vive soprattutto di speranza.

OPERAIO 1

Non c'è rimasto che pensare positivo.

OPERAIO 2

Bisogna sempre crederci, bisogna credere, credere.

GIULIANO MARRUCCI FUORI CAMPO

Due settimane fa si è tenuto a Pechino il primo forum internazionale sulla via della seta. Di tutti i paesi del G7 l'unico presidente del consiglio a partecipare è stato Gentiloni. Ma a Taranto non si è fatto cenno.

GIULIANO MARRUCCI

Cosa c'è sul piatto?

GIULIANO NOCI – VICE RETTORE POLITECNICO DI MILANO

L'Italia finalmente ha fatto una scelta di individuare in Genova e in Trieste i due grandi porti rispetto al quale giocare una partita con gli investimenti cinesi.

GIULIANO MARRUCCI

Però di concreto, firmato?

GIULIANO NOCI – VICE RETTORE POLITECNICO DI MILANO

Si sta lavorando per il così detto *follow up*, e cioè per costruire le premesse operative perché questi porti si traducano in reali opportunità di investimento.

GIULIANO MARRUCCI FUORI CAMPO

Il problema è che fino a che l'Europa continua ad avanzare in ordine sparso, ad avere il coltello dalla parte del manico sono i cinesi. Lo sanno bene in Grecia, dove l'azienda di stato cinese Cosco nel 2009 ha ottenuto le due banchine del porto del Pireo in concessione per 35 anni.

NEKTARIOS DEMENOPOULOS - PIRAEUS PORT AUTHORITY

Dal 2009 hanno investito oltre 600 milioni di euro. Allora passavano da qua circa 600 mila TEU, che è l'unità di misura standard per i container. Oggi siamo oltre i 3 milioni, e abbiamo capacità per 5. E quando finiranno la terza banchina la capacità sarà di 7 milioni e al nuovo terminal lavorano circa un migliaio di persone, e sono tutti posti di lavoro in più che prima non c'erano.

GIULIANO MARRUCCI FUORI CAMPO

Ma non è tutto oro quel che luccica.

DIMITRIS KARAGEORGOPOULOS – SINDACALISTA GSEE

È vero che si sono creati nuovi posti di lavoro, ma a che condizioni? Sono stati assunti solo gli amministrativi, tutto il resto sono lavoratori interinali che vengono chiamati a giornata, senza l'ombra di un contratto.

SOTIRIS POULIKOGIANNIS – SINDACALISTA PAME

Il risultato è non solo che i salari sono da fame, ma soprattutto che vengono calpestati i diritti più basilari. Dentro il terminal non c'è ombra di sindacato. È una specie di enclave cinese dove non vale la legge greca.

GIULIANO MARRUCCI FUORI CAMPO

In questa enclave noi abbiamo chiesto di entrare per 3 mesi, ma senza successo.

TASSOS VAMVAKIDIS – PIRAEUS CONTAINER TERMINAL

Voi ci avete chiesto l'intervista e di visitare il porto e noi vi abbiamo risposto di no, quindi mi chiedo cosa ci facciate qua.

GIULIANO MARRUCCI

Volevamo chiederle se ci può dire qualcosa sul fatto che i lavoratori sono tutti a chiamata.

TASSOS VAMVAKIDIS – PIRAEUS CONTAINER TERMINAL

Perché dici così? Chi te l'ha detto? Con chi hai parlato? Ehi, fermatevi un attimo.

GEORGE DAVOS

Cosa c'è.

TASSOS VAMVAKIDIS – PIRAEUS CONTAINER TERMINAL

Non è che per caso stavate registrando? Lo dico per voi, eh. Se per caso viene fuori qualcosa ci saranno problemi legali.

GIULIANO MARRUCCI FUORI CAMPO

Proviamo con i lavoratori che escono dal terminal.

GEORGE DAVOS

Scusate, vi possiamo fare una domanda?

OPERAIO

Scusa, ma andiamo di fretta.

OPERAIO 2

Preferisco non dire, non vorrei passare qualche guaio.

OPERAIO 3

Quando vieni a lavorare qua, la prima cosa che fanno è farti firmare una clausola di confidenzialità, e non puoi parlare di cosa avviene all'interno con nessuno.

GIULIANO MARRUCCI FUORI CAMPO

Ma nonostante i problemi ad aprile 2016 si rilancia, e le autorità greche vendono ai cinesi della Cosco le quote di maggioranza di tutto il resto del porto.

DIMITRIS KARAGEORGOPOULOS – SINDACALISTA GSEE

È una delle tante privatizzazioni imposte dall'Europa, e a nostro avviso si tratta di un errore gigantesco. Il porto del Pireo è il punto di approdo della via della seta nel mediterraneo, e quindi ha un valore strategico enorme. Vendendolo ai cinesi si decide di rinunciare a governare questo processo.

SIGFRIDO RANUCCI IN STUDIO

Insomma in poco tempo l'economia cinese diventerà probabilmente la numero uno al mondo. Noi abbiamo bisogno dei loro soldi per puntellare le nostre banche, le imprese, anche le squadre di calcio, ma semplicemente anche il bar che è all'angolo. Ecco, quindi è opportuno che il nostro governo entri nel progetto della nuova via della seta, però governiamolo questo progetto, non subiamolo, anche perché loro gestiranno le infrastrutture nei punti chiave del mondo, ed è anche un modo per aumentare la loro influenza nelle politiche dei singoli Stati, a quelli più arretrati può far gola perché è l'unico volano di sviluppo e poco importa se poi quei progetti li realizzano senza rispettare le condizioni di lavoro, senza rispettare la sostenibilità ambientale. Il rapporto con i padroni del mondo, quelli che saranno i padroni del mondo ha un prezzo, ecco noi cerchiamo di gestirlo al meglio.