

CONVEGNO PUBBLICO

“LA CINA È VICINA”

**Spazi per l’economia e la politica regionale
nel gigantesco piano cinese della Nuova Via della Seta**

Venerdì 9 novembre 2018, ore 17.00

Sala Valduga della Camera di Commercio di Pordenone-Udine,
Piazza Venerio, 8 Udine

Programma:

ore 17.00 Inizio convegno. Saluto delle autorità

Presiede e apre **Sandro Fabbro**, vicepresidente AFE

ore 17.15 Breve prologo storico

Mons. Guido Genero, Vicario Generale dell’Arcidiocesi di Udine: **“Beato Odorico da Pordenone, 1318-2018. Settecento anni fa un religioso friulano in Cina sull’antica Via della seta”**

ore 17.30 Relazione introduttiva

Marco Dean, ricercatore di trasporti e logistica globali presso la Bartlett School of Planning, University College of London: **“La nuova Via della Seta: opportunità e rischi per i sistemi regionali interessati”**

ore 17.50 **Sistema economico e territoriale friulano e via della seta.**

Introduce e coordina **Rodolfo Flebus**, resp. Trasporti e Logistica della Camera di Commercio di Pordenone-Udine

Partecipano:

- **Dirigente** dell’Autorità del Sistema Portuale Mare Adriatico Orientale: **Via della seta: il Porto di Trieste ed il territorio friulano**
- **Renzo Marinig**, presidente Consorzio di sviluppo economico del Friuli: **L’asse logistico-industriale friulano e la nuova via della seta**
- **Michelangelo Agrusti**, Presidente di Unindustria Pordenone: **Le filiere economiche friulane e la nuova via della seta**

Conclude:

Sergio Emidio Bini, Assessore regionale alle attività produttive e turismo della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia

ore 19,00 Domande e osservazioni dal pubblico

ore 19,30 Conclusioni del convegno a cura di AFE

IL TEMA DEL CONVEGNO

La **Nuova via della seta** è il nome del grande piano cinese di investimenti che interessa le principali direttrici marittime e terrestri tra Cina, Africa ed Europa. Partendo dallo sviluppo delle infrastrutture di trasporto e logistica, il piano mira a promuovere il ruolo della Cina nelle relazioni globali, favorendo i flussi di investimenti internazionali e gli sbocchi commerciali per le produzioni cinesi. Annunciato ufficialmente dal presidente cinese nel 2013, il piano prevede investimenti - che potranno ovviamente subire modificazioni e rallentamenti a seguito del mutare degli scenari globali -, per centinaia di miliardi di euro. Mettendo a disposizione il porto più a Nord del Mediterraneo - prima del transito delle merci verso il Nord Europa -, e cioè il porto di Trieste, l'Italia è direttamente coinvolta nel piano.

Si aprono questioni rilevanti per l'intero Paese (di carattere essenzialmente geo-politico), perché è noto che la Cina, dove va, vuole comprare e comandare, ma anche per il porto di Trieste e per l'intera regione Friuli Venezia Giulia. Fermiamoci alle questioni regionali. Per capire la portata delle opportunità come dei problemi dobbiamo fare qualche riferimento quantitativo. Fino al raddoppio degli attuali flussi di merci, sia il porto di Trieste (attualmente in corso di espansione), sia l'intero sistema infrastrutturale regionale -al momento ben strutturato ed adeguato- risultano capaci di ricevere e movimentare merci senza eccessivi problemi. Ma, se si dovessero raggiungere i livelli di carico ipotizzati al 2030 (quattro volte gli attuali), si rischierebbe, come minimo, il blocco totale della intera rete ferroviaria (la rete autostradale non va neppure presa in considerazione per ragioni ambientali ed anche perché già congestionata) e gli stessi territori interessati, anche prima di arrivare a quel punto, reagirebbero sicuramente in maniera negativa: "Via della seta? No! Molto traffico e poco sviluppo". La "nuova via della seta", quindi, da opportunità per alcuni si trasformerebbe in un incubo per gran parte dei territori interessati. È necessario, allora, cominciare da subito a ragionare in maniera prospettica. L'obiettivo deve essere quello di allargare le opportunità e di ridurre i rischi su tutto il territorio regionale. Saranno necessarie, allora, sia una politica industriale regionale, in modo che l'industria manifatturiera regionale tragga il massimo di beneficio dalle potenzialità di trasformazione industriale delle merci di passaggio, sia una politica territoriale e della logistica capace di distribuire largamente, sul complesso del sistema delle infrastrutture disponibili (ferroviarie, portuali ed interportuali), gli enormi carichi di merci previsti.

Per AFE: Vicepresidente Sandro Fabbro
afe@associazionefriulieuropa.eu
www.associazionefriulieuropa.eu