

TORINO E LA NUOVA VIA DELLA SETA

ARGOMENTARIO DI COMUNICAZIONE

lunedì 15 ottobre 2018

release n°7

COS'È L'ARGOMENTARIO DI COMUNICAZIONE?

L'Argomentario di comunicazione è uno strumento interno, un compendio condiviso di elementi progettuali, domande, risposte e linguaggi da utilizzare da parte di tutti coloro che a vario titolo si occupano della comunicazione del progetto (comunicatori, tecnici, amministratori....) per evitare dichiarazioni contraddittorie, ambiguità d'interpretazione dei vari aspetti, ecc...

L'argomentario dovrà inoltre far emergere un numero limitato di messaggi forti che rappresentino la reason why dell'opera.

Ciascun messaggio forte dovrà essere, "argomentato" attraverso una serie di elementi di base riorganizzati in termini di comunicazione: testi, in versione sia più tecnica per addetti ai lavori sia più divulgativa per la cittadinanza in genere, in ogni caso mai enfatici; fonti autorevoli, dati (numeri, statistiche, grafici..), immagini di riferimento, case histories internazionali.

Ogni strumento che si andrà a realizzare - comunicati stampa, news letter, volantini, pannelli, dossier, sito, presenza sui social, ecc... - dovrà sempre fare riferimento all'argomentario (che evolve e si aggiorna nel tempo per tenere conto di criticità o fattori nuovi) e veicolare i messaggi con un effetto sinergico che amplifica il risultato.

Contestualmente alla creazione dell'argomentario andrà predisposto un dossier ricco e articolato del progetto rivolto agli opinion leader.

SOMMARIO

PAG

1	COS'È LA BRI ?	4
2	QUALI SONO GLI ATTUALI COLLEGAMENTI FERROVIARI MERCI TRA LA CINA E LA SPAGNA?	5
2.1	QUALI QUELLI FUTURI CON LA VIA DELLA SETA?	6
3	COME COMUNICARE IN MODO EFFICACE QUESTO NUOVO SISTEMA DI CONNESSIONI EUROPA-ASIA?	7
4	QUALI NAZIONI ATTRAVERSA LA VIA DELLA SETA?	9
5	QUAL È L'INTERESSE DELL'EUROPA?	11
6	QUALI SONO I SETTORI ECONOMICI INTERESSATI?	12
7	QUAL È L'INTERESSE PER L'ITALIA?	14
8	PROBLEMI APERTI	16
9	QUALI RICADUTE ECONOMICHE E OCCUPAZIONALI PER TORINO, PIEMONTE E NORD-OVEST?	18
10	TORINO E LA NUOVA VIA DELLA SETA	19
11	IL NOSTRO PROGETTO	23
12	GLI ENTI E LE ISTITUZIONI COINVOLTE	27
	FOCUS	29

COS'È LA BRI ?

LA BELT & ROAD INIZIATIVE (BRI)

UNO DEGLI INVESTIMENTI GEOPOLITICO-ECONOMICO-CULTURALE PIÙ RILEVANTI AL MONDO

La Belt and Road Initiative (BRI), definita anche con l'acronimo **OBOR (One Belt, One Road)**, è un'iniziativa strategica, lanciata nel 2013 dalla Cina, per il miglioramento dei collegamenti e della cooperazione tra i paesi dell'Eurasia.

Il progetto è conosciuto comunemente come **"Nuova via della Seta"**, perché si sviluppa lungo le direttrici terrestri e marittime che costituivano anticamente il reticolo di vie di comunicazione terrestri, marittime e fluviali (circa 8000 km) attraverso le quali si snodavano i commerci tra l'impero cinese e quello romano.

La Nuova via della Seta è suddivisa in **"via della Seta Economica"**, che si sviluppa via terra lungo circa 15.000 km di nuove linee ferroviarie AV/AC e **"via della Seta Marittima"**.

Le **nuove vie della seta** rappresentano non solo una grande sfida trasportistica, ma un cambio di paradigma epocale nel quadro della globalizzazione, caratterizzato dallo spostamento a est del baricentro del mondo.

LA BELT AND ROAD INITIATIVE (BRI) rappresenta uno dei progetti geopolitico-economico-culturali più forti che siano stati proposti negli ultimi anni al mondo e prevede un investimento di oltre 1400 miliardi di dollari in dieci anni.



IL COLLEGAMENTO CINA-SPAGNA

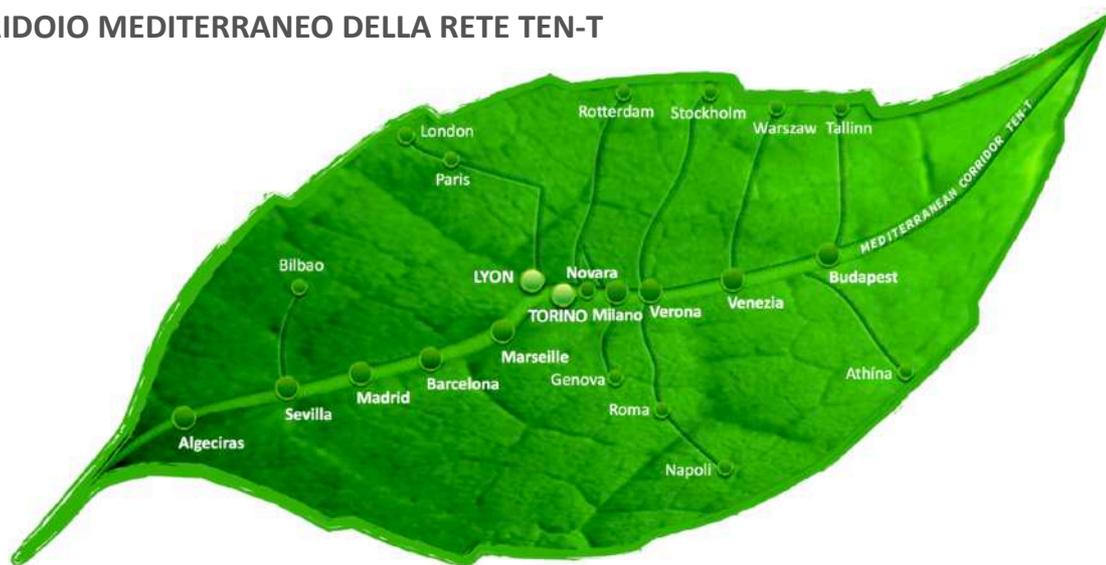
OGGI I COLLEGAMENTI SONO GARANTITI DAL SOLO OPERATORE SVIZZERO HUPAC ATTRAVERSO UN CIRCUITO INTERMODALE (FERROVIA+STRADA+NAVE) PER IL TRASPORTO DELLE MERCI, GESTITO IN COLLABORAZIONE CON CITY RAILWAY PLATFORMS E CHINA RAILWAY CONTAINER TRANSPORT CO.

I collegamenti Cina-Spagna sono attualmente garantiti dal **circuito ferroviario Hupac**, operatore privato svizzero del traffico merci. Questo gestisce una rete intermodale integrata (ferro+gomma+mare) che fornisce regolari servizi e treni dedicati che collegano i terminal principali del continente euroasiatico. Hupac coopera con City Railway Platforms e China Railway Container Transport organizzando treni completi tra Cina ed Europa. Hupac International Logistics (Shanghai) fornisce servizi ai paesi più vicini (Russia, Comunità degli Stati Indipendenti e Mongolia) e servizi di trasporto interno alla Cina. Il collegamento Yiwu-Madrid è gestito dalla Yiwu Cf International Logistics.

Per quanto riguarda l'interessamento dei territori corrispondenti al percorso del corridoio mediterraneo della rete TEN-T che si raccorda con la Via della Seta, **il circuito Hupac tocca solo la Spagna prosegue via mare fino a Marsiglia, toccando la Liguria e Fiume, bypassando così la Francia e la Pianura Padana. Un servizio efficiente, ma limitato al solo trasporto merci (non ad Alta Capacità) e che non opera in una logica di rete.**

Attraverso il corridoio mediterraneo della rete ferroviaria europea TEN-T, la “via della Seta Economica” collegherà Algeciras (estremo sud della Spagna) a Pechino.

IL CORRIDOIO MEDITERRANEO DELLA RETE TEN-T



Con la realizzazione della Torino-Lyon, maglia centrale strategica del corridoio mediterraneo, Torino si troverà direttamente connessa all’itinerario ferroviario della Nuova via della Seta.

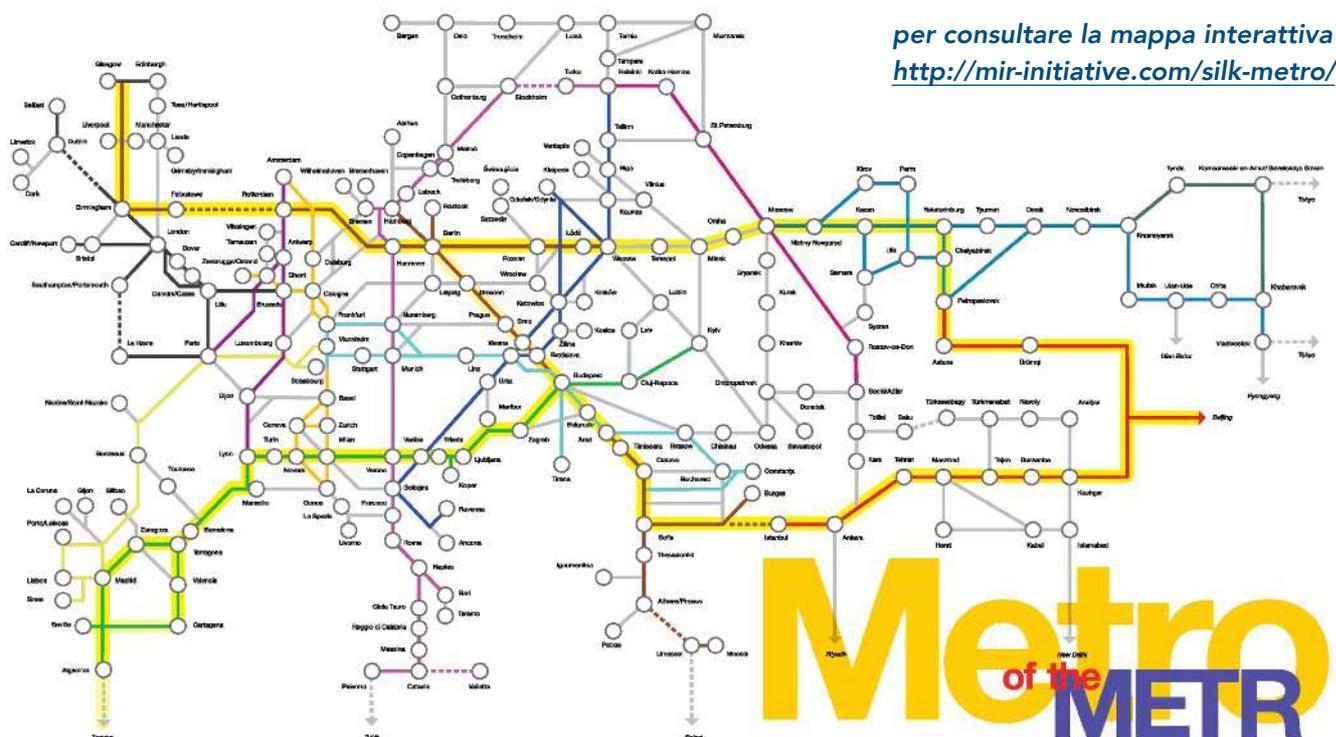


LA NUOVA VIA FERROVIARIA DELLA SETA COME METROPOLITANA EURASIATICA

È STATA PROMOSSA UNA REINTERPRETAZIONE DINAMICA DELLA NUOVA VIA DELLA SETA FERROVIARIA IMMAGINATA COME UNA GRANDE RETE DI METROPOLITANA.

Quando i sistemi si fanno complessi e cresce la scala delle opere, il loro significato può diventare meno intuitivo. Di qui la necessità di ricorrere a messaggi di grande semplicità evocativa e all'intermediazione di soggetti riconosciuti come tramite credibile tra il cittadino e la grande opera.

Su questo duplice tema l'associazione **Mir Initiative - la piattaforma organizzativa con base in Russia cui aderiscono le figure chiave del processo, esperti interdisciplinari e intellettuali internazionali** - ha promosso una **reinterpretazione dinamica della nuova Via della Seta ferroviaria**, la quale è descritta come una grande rete metropolitana, in cui le città sono le stazioni e i corridoi le linee. L'intuitivo «effetto rete» fa comprendere la relazione tra la grandissima scala transcontinentale e la dimensione della vita quotidiana. **Inoltre individua nelle città della rete e nei loro sindaci i garanti dei territori** nei processi decisionali e realizzativi delle grandi opere. Sono ormai decine i sindaci europei, asiatici e mediorientali riuniti nel Forum delle città della via della seta, **sulla base dei valori della Carta di Torino**, che seguono nei forum periodici la maturazione dell'iniziativa e il passaggio alle varie fasi realizzative nei differenti contesti operativi.



La **“Carta di Torino”** è un impegno firmato da sindaci, esponenti politici, imprenditori delle città aderenti alla **“New Railway Silk Road”** per sviluppare un progetto che collegherà tra loro **223 città** tra la Spagna e la Cina.

Il progetto della Nuova via della Seta metterà in connessione socio-economica-culturale oltre **65 Paesi** che costituiscono **il 70% della popolazione mondiale, il 30% del PIL e il 35% degli scambi commerciali internazionali.**

Attraverso il completamento della rete ferroviaria AV/AC europea TEN-T e l'avanzamento del progetto in Asia, da parte della Cina, è possibile oggi immaginare la rete Eurasiatica come **una grande metropolitana** in grado di connettere, in tempi molto brevi, le principali città europee e asiatiche oltre ad avvicinare, a sud, l’Africa.

Questa visione d’insieme rende più immediatamente percepibile e comprensibile una delle intuizioni cardine del progetto cinese BRI: **tra Asia ed Europa non c’è soluzione di continuità territoriale**, anche se per convenzione esse sono considerate due continenti separati. Se questa separazione era comprensibile un tempo in ragione delle **distanze non facilmente superabili, queste sono oggi significativamente ridotte dai moderni mezzi di trasporto, in particolare, appunto, le reti ferroviarie veloci.**

A conferma di questo, basti pensare che nel 2016 **il commercio tra Cina e Paesi interessati dalla BRI ha superato i 913 miliardi di dollari e tra il 2014 e il 2016, le imprese cinesi vi hanno già investito 50 miliardi di dollari.**

Tra reti d’interconnessione, ferrovie, trasporti marittimi, turismo, **i progetti BRI accorceranno radicalmente le distanze tra i paesi del continente euro-asiatico.**

Nell'ampio quadro della **Nuova Via ferroviaria della Seta** i tasselli principali sono già posizionati: **ad ovest la rete di trasporto trans-europea TEN-T**, in fase di realizzazione avanzata (Corridoio Mediterraneo, Torino-Lione e Corridoio Rhin-Alpes San Gottardo), incluse le parti italiane, **mentre ad est la pietra miliare è rappresentata dall'accordo tra Cina e Russia per la realizzazione del collegamento alta velocità tra Mosca e Kazan, nel Tatarstan russo – progetto pilota della futura linea Mosca – Pechino** – con un investimento non inferiore a 6 miliardi di dollari.

In questo scenario, gli Stati interessati direttamente dall'attraversamento dell'itinerario terrestre della Nuova Via della Seta dal sud della Spagna a Pechino, sono:

Spagna, Francia, Italia, Croazia, Slovenia, Ungheria, Grecia, Turchia, Pakistan, Iran, Uzbekistan, Tajikistan, Kazakistan, Cina.



evidenziati in colore gli stati attraversati dal corridoio sud - Spagna-Cina - attraverso la Via della Seta

In realtà, gli stati toccati dal progetto BRI tramite le altre reti ferroviarie AV/AC in corso di realizzazione nell'Eurasia, sono molti di più:

Scozia, Inghilterra, Olanda, Belgio, Portogallo, Spagna, Francia, Italia, Svizzera, Germania, Polonia, Finlandia, Svezia, Austria, Ungheria, Croazia, Serbia, Romania, Grecia, Turchia, Bielorussia, Moldavia, Armenia, Georgia, Ucraina, Azerbaijan, Turkmenistan, Uzbekistan, Kyrghizstan, Tajikistan, Kazakistan, Russia, Iran, Pakistan, India, Myanmar, Thailandia, Yunnan, Singapore, Indonesia, Malesia, Cina.



evidenziati in colore gli stati interessati dalle Vie della Seta

L'INTERESSE PER L'EUROPA

LE NUOVE VIE DELLA SETA RAPPRESENTANO LO SBOCCO A EST DEL GRANDE MERCATO COMUNE EUROPEO E PREFIGURANO LA CONNESSIONE TERRESTRE TRA ATLANTICO E PACIFICO.

La rete Tent-T è nata con l'obiettivo prioritario di sviluppare il mercato interno comunitario. Le relazioni economiche tra Ue e resto del mondo sono incardinate invece sui sistemi portuali e aeroportuali. Tuttavia, gli anni della globalizzazione hanno fatto emergere l'importanza delle connessioni terrestri con la Russia, gli Stati più prossimi dell'Asia, fino all'Estremo Oriente. **In quest'ottica, le nuove vie della seta rappresentano lo sbocco a est del grande mercato comune europeo e prefigurano la connessione terrestre tra Atlantico e Pacifico.**

Diversi treni già collegano Cina ed Europa e molteplici iniziative sono in atto in Asia meridionale e centrale, Russia, Medio Oriente, Caucaso, Penisola balcanica (le cosiddette «terre di mezzo»), Sud-Est asiatico e Africa. La destinazione finale della Bri è l'Europa comunitaria, dove le nuove vie della seta si legano alle fondamentali reti di trasporto transeuropee (acronimo inglese Ten-t). Queste attraversano anche l'Italia, che grazie alla sua posizione nel Mar Mediterraneo può avere un ruolo di rilievo lungo le vie della seta.

Il rapporto annuale dell'Ocse sottolinea la necessità di costruire entro il 2030 infrastrutture transcontinentali per 53 mila miliardi di dollari (pari al 2,5% del pil mondiale) per far fronte alla domanda. Data la cronica scarsità delle risorse pubbliche dei paesi Ue, le imprese e le istituzioni nazionali ed europee devono valutare con lungimiranza se salire a bordo del treno degli investimenti cinesi.

La strategia della Cina, anche attraverso il progetto BRI, è la ricerca di nuovi mercati, il miglioramento e la promozione della qualità del made in China (tra cui l'alta velocità ferroviaria), l'acquisizione di know-how e tecnologie, la diversificazione delle fonti energetiche. In questo scenario l'Europa non può che giocare un ruolo da protagonista attraverso un significativo implemento delle esportazioni in un bacino geografico in cui la richiesta di prodotti di qualità europei - in particolare italiani - fortemente competitivi, è sempre crescente.

I PRINCIPALI SETTORI ECONOMICI

IL GRANDE PROGETTO INFRASTRUTTURALE COINVOLGERÀ MOLTEPLICI SETTORI ECONOMICI, SIA NELLA FASE DI REALIZZAZIONE SIA IN QUELLA DI ESERCIZIO.

Nella fase di realizzazione:

- costruzione di ferrovie ad alta velocità
- costruzioni di vie stradali e autostradali
- costruzioni di grandi porti e infrastrutture marittime
- centrali idroelettriche
- realizzazioni di oleodotti e gasdotti
- realizzazioni di nuove vie di telecomunicazioni in fibre ottiche
- linee elettriche

Il progetto impegnerà compagnie private (petrolifere, delle costruzioni, edilizie, delle infrastrutture stradali ferroviarie ed elettriche, ecc.), enti statali e istituzioni finanziarie per le prossime decadi.

Nella fase di esercizio, ma anche a realizzazione in corso, la BRI darà impulso a tutti i settori dell'economia torinese, piemontese, nazionale e internazionale:

- import-export nel settore manifatturiero con particolare vantaggio per il "made in Italy" la cui domanda in Cina è molto forte.
- import-export di nuove tecnologie e know-how
- agroalimentare
- ricerca e università
- turismo
-
-

Complessivamente, l'indotto economico creato dalla costruzione della Nuova Via della Seta sarà immenso.

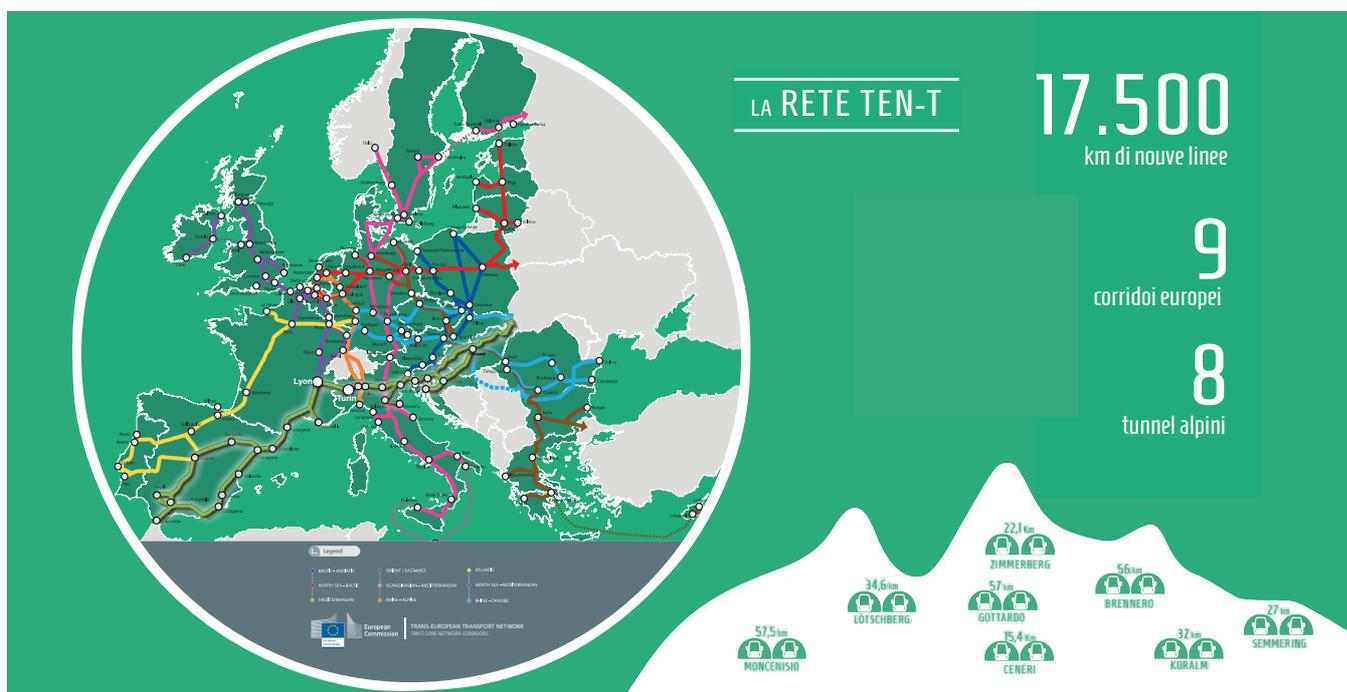
7 QUAL È L'INTERESSE PER L'ITALIA?

L'INTERESSE PER L' ITALIA

SONO GIÀ OGGI NUMEROSI GLI AMBITI ECONOMICO-CULTURALI IN CUI LE ESIGENZE DI SVILUPPO CINESE E IL POTENZIALE ITALIANO SONO COMPLEMENTARI. NEL GIUGNO 2014, ITALIA E CINA HANNO ADOTTATO UN PIANO D'AZIONE TRIENNALE (2014-2016), CHE CONSIDERA PRIORITARI PER LA COLLABORAZIONE BILATERALE SVARIATI SETTORI DELL'ECONOMIA E DELL'INNOVAZIONE.

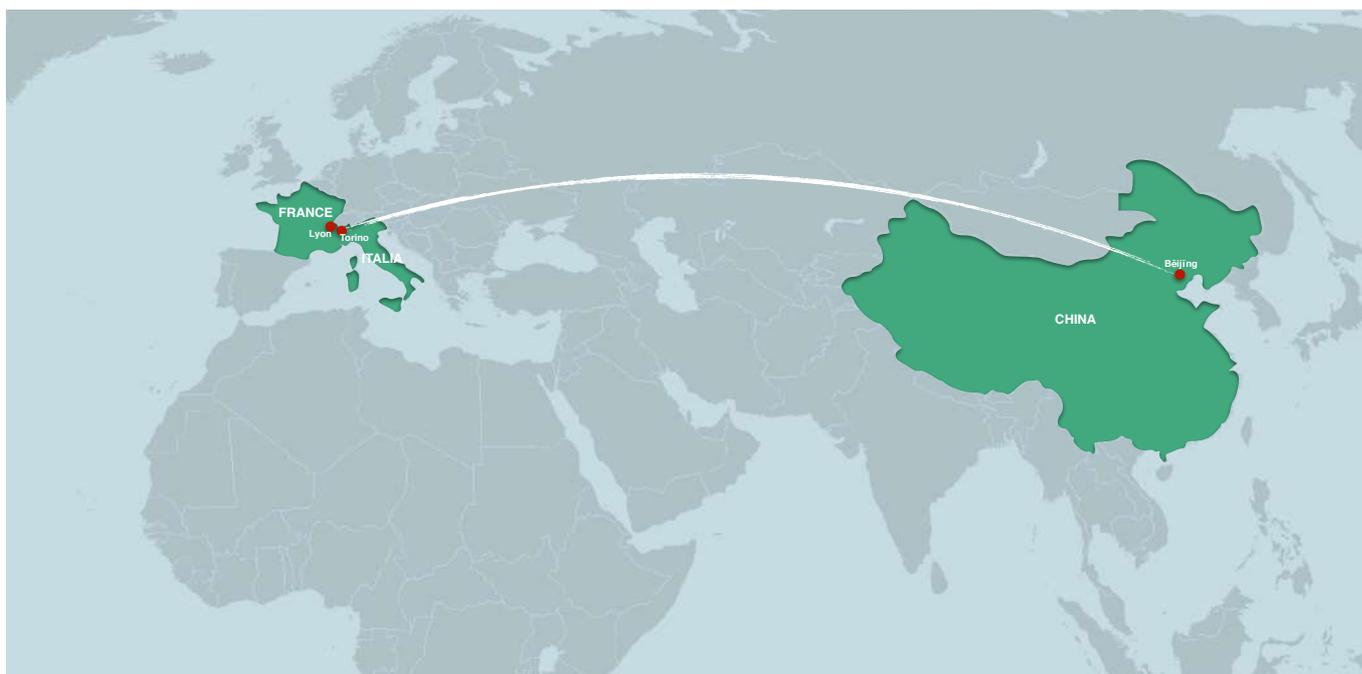
E' notevole lo spazio per **un ruolo attivo dell'Italia alla luce dei suoi interessi geopolitici, industriali, commerciali ed energetici.** Nel giugno 2014, Italia e Cina hanno adottato un Piano d'azione triennale (2014-2016), che considera prioritari per la collaborazione bilaterale le tecnologie verdi, il settore agroalimentare, quello aero- spaziale, l'urbanizzazione sostenibile e i servizi sanitari. In tali ambiti, le esigenze di sviluppo cinese e il potenziale italiano sono complementari.

Nel quadro della rete Tent-t, il potenziale infrastrutturale dell'Italia è caratterizzato da quattro Corridoi Nord-Sud, intercettati dalla grande dorsale trasversale Est-Ovest del **corridoio mediterraneo**. I tunnel di base garantiscono i più elevati standard prestazionali, consentendo ai treni di viaggiare in pianura anche in presenza di montagne. Tutti i percorsi sono in corso di realizzazione e prevedono l'entrata in funzione entro il 2030.



L'Italia ha l'opportunità di essere la naturale porta dell'Europa per i flussi commerciali da sud e da est e offrire una pluralità di destinazioni verso ovest e nord con tempi e costi di gran lunga minori di qualunque altro itinerario.

Con il primo collegamento ferroviario merci lungo la Nuova via della Seta, tra l'Italia e la Cina, che è partito il 28 novembre 2017 tra Chengdu, città di 14 milioni di abitanti nel sud-ovest della Cina e Mortara, in Piemonte, l'Italia è tra i primissimi Paesi europei ad utilizzare il servizio. Un tragitto di 10.800 km lungo il quale viaggeranno prodotti cinesi spediti nel sud Europa e prodotti made in Italy destinati ai mercati orientali, con il vantaggio di impiegare un terzo del tempo rispetto al trasporto via nave e costare un quarto rispetto all'aereo. Un vantaggio decisivo, ad esempio, per gli scambi di merci facilmente deteriorabili con i lunghi tempi di trasporto via nave.



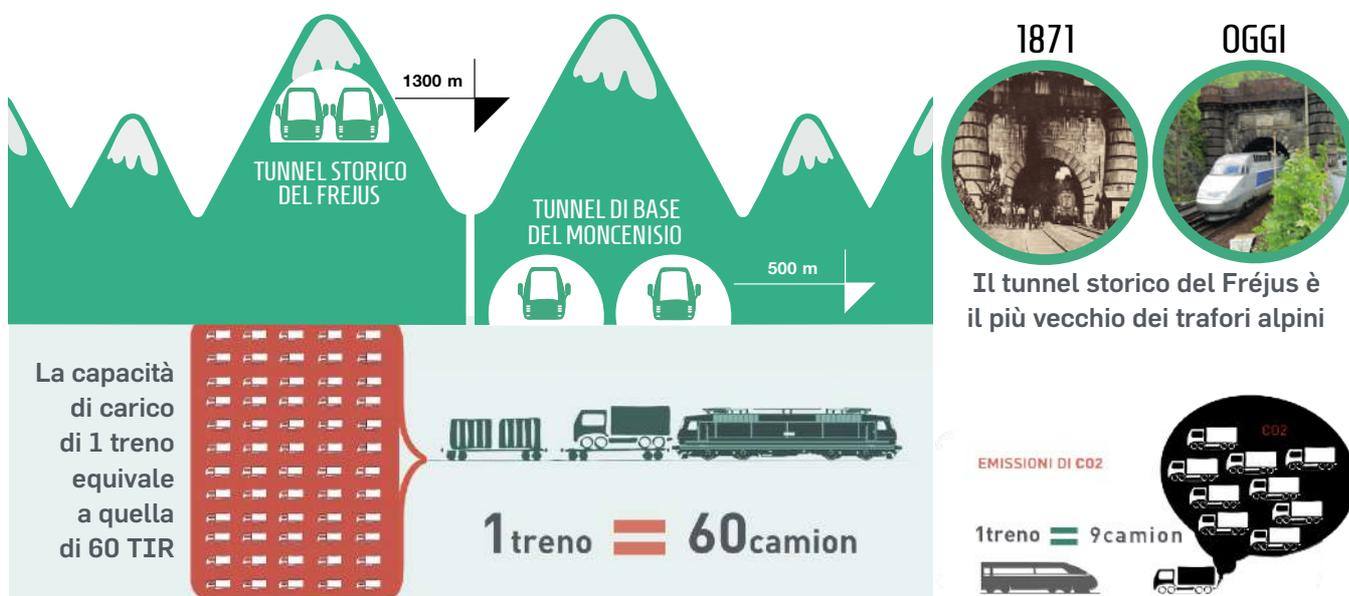
Inoltre, molte **società italiane del settore infrastrutture** godono di grande considerazione sul piano internazionale. Anche in settori di nicchia quali **il restauro, la conservazione dei monumenti e al valorizzazione del patrimonio culturale, e poi il turismo ancora tutto da esplorare** (soprattutto nelle nazioni centro asiatiche attraversate dalla via della seta), l'Italia è in grado di competere con ottime chances di successo.

Per quanto riguarda il nord-ovest d'Italia, oggi il servizio è fortemente limitato dalle caratteristiche della linea storica esistente che non risponde agli standard di trasporto internazionali.

Quasi 40 km di gallerie prive dei dispositivi di sicurezza necessari a funzionare a pieno regime e con pendenze eccessive (in alcuni punti arrivano a oltre il 30%) che portano ad utilizzare fino a tre locomotive per la trazione dei treni merci, con un evidente impatto negativo in termini di costi, di consumo di energia e di inquinamento. Inoltre, la capacità della tratta di valico è calcolata sul doppio senso di marcia ma in realtà, a causa della mancanza di uscite di sicurezza, l'incrocio di treni passeggeri e merci (che sono le più trasportate su ferrovia) è vietato per motivi di sicurezza e questo rallenta fortemente l'esercizio. Le limitazioni includono anche il traino, al massimo di 650 tonnellate (contro le 1600 delle linee moderne come quella del Gottardo), la lunghezza massima del treno di 550 metri contro i 750 metri degli standard europei, il tracciato tortuoso, le tensioni d'alimentazione elettrica della sospensione a catenaria, diverse tra la Francia e l'Italia.

Il treno è competitivo quando viaggia in pianura: l'unico modo per farlo, dove ci sono le montagne, è costruire i "tunnel di base", che permettono di attraversare la montagna alla quota più bassa possibile. Sulla linea attuale i treni sono costretti ad arrampicarsi a oltre 1.300 metri. Questo comporta un costo energetico del 40% in più rispetto a una linea senza dislivelli. Per queste ragioni la linea Torino-Modane è oramai fuori mercato, avendo perso il 70% del traffico negli ultimi 15 anni e venendo progressivamente abbandonata dagli operatori (solo il 9 % delle merci viaggia su ferrovia, contro il 67% della Svizzera).

Questo declino si traduce anche sia in un aumento dell'inquinamento da CO₂, per l'aumento dei camion sulle strade, sia in un impatto finanziario sul prezzo di vendita delle merci: il costo di "produzione" per tonnellata trasportata è di +67% di quello dei Tunnel di base, come quelli che si stanno realizzando su tutti i valichi delle Alpi (Lötschberg, Gottardo, Ceneri, Zimmerberg, Brennero, Koralm, Semmering).





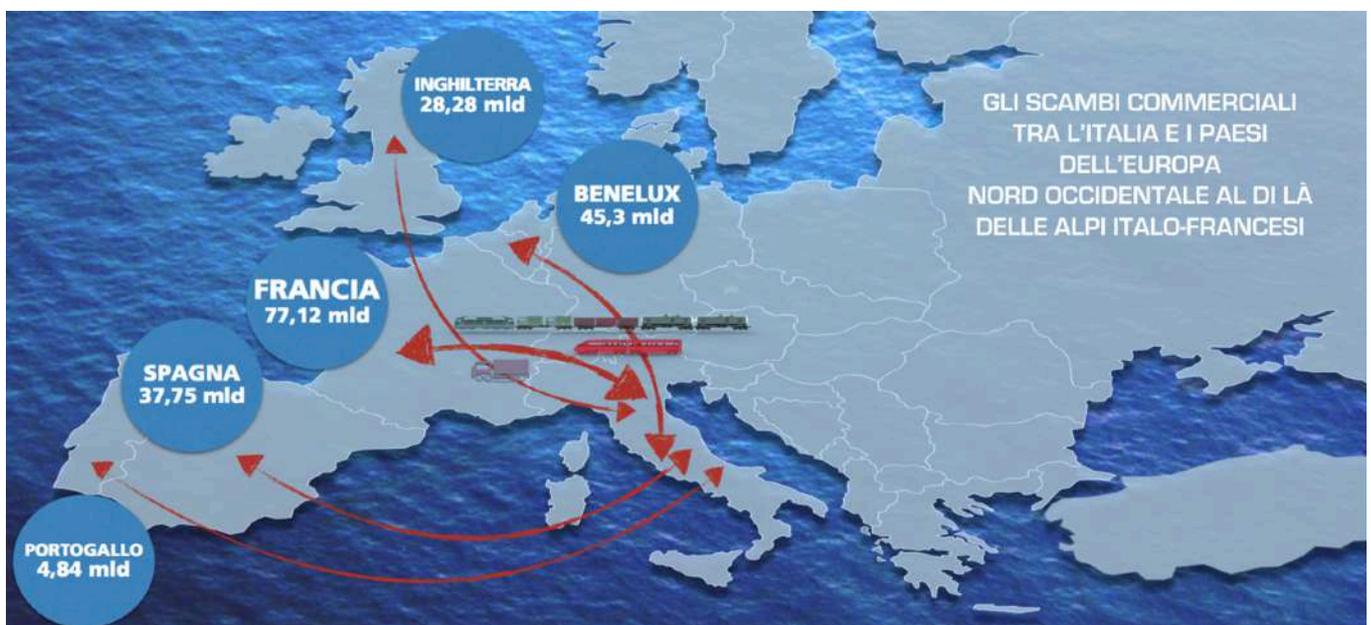
Gli 8 tunnel europei in costruzione e già realizzati lungo l'arco alpino

Tuttavia il traffico sulla direttrice esiste ed è rappresentato da un importante scambio economico, oggi nuovamente in crescita.

In particolare, nell'import-export dell'Italia lungo la **direttrice francese** (circa **43 milioni t/anno**, superiori ai dati della Svizzera) prevale l'export (**84,4 MLD** esportazioni / **63,6 MLD** importazioni con un saldo annuo attivo + **20,8 MLD**).

Invece lungo la **direttrice tedesca** le importazioni superano le esportazioni (**64 MLD** esportazioni / **77 MLD** importazioni con un saldo annuo negativo di **-13 MLD**). Tirando le somme, l'Italia importa circa lo stesso valore di merci da Francia e Germania (circa 64 MLD) ma **esporta nettamente di più sulla direttrice francese**.

Quindi, se i collegamenti con l'economia tedesca sono considerati fondamentali per l'Italia (e quindi si realizza il **Traforo del Brennero**) a maggior ragione appare importante la realizzazione del **Tunnel di base del Moncenisio** per il collegamento economico con la Francia verso la quale esportiamo nettamente di più.



LE RICADUTE ECONOMICHE E OCCUPAZIONALI PER TORINO, IL PIEMONTE E IL NORD-OVEST D'ITALIA

LA NUOVA VIA DELLA SETA RAPPRESENTA GIÀ OGGI UNA DELLE MAGGIORI OPPORTUNITÀ DI SVILUPPO DEI TERRITORI DEL NORD-OVEST ITALIANO E ANCHE DEL SUD-EST FRANCESE. IL SUO SVILUPPO, CON IL COMPLETAMENTO DEL CORRIDOIO MEDITERRANEO TRAMITE LA REALIZZAZIONE DELLA TORINO - LIONE, CREERÀ UN RILANCIO DELL'ECONOMIA IN OGNI SETTORE E UN INDOTTO IN TERMINI DI OCCUPAZIONE, IN VALLE DI SUSÀ IN PARTICOLARE E A TORINO E IN TUTTO IL PIEMONTE, PIÙ IN GENERALE.

L'integrazione del **corridoio mediterraneo** con la via della Seta ferroviaria - possibile solo **attraverso la realizzazione della Torino-Lione** - metterà la vasta regione che va dal Piemonte al Veneto ed è tra le più importanti aree manifatturiere al mondo, **al centro degli scambi turistici e commerciali tra Europa, Russia e Asia.**

La nuova infrastruttura darà all'Italia del nord-ovest un ruolo primario **nel turismo e nella logistica**, due settori ad **alta intensità occupazionale**, facendo degli snodi di Novara, Milano, Verona e Padova, **la più grande area logistica del sud Europa.**

Inoltre L'Italia è diventata **una delle principali destinazioni degli investimenti cinesi in Europa.** Notevole la crescita degli scambi tra i due paesi: alla fine del 2016, gli investimenti italiani in Cina hanno raggiunto i 7 miliardi di dollari, mentre quelli cinesi nella penisola hanno toccato gli 11 miliardi.

Paragonato a quello degli altri paesi mediterranei, **l'impatto della Bri sull'Italia del nord avrà vantaggi economici unici.** In primo luogo, si tratta della seconda area manifatturiera dell'Ue dopo la Germania, è forte sul piano industriale, scientifico e tecnologico e ha un gran numero di piccole e medie imprese dinamiche e innovative.

Oggi, Cina e Italia stanno entrambe promuovendo la crescita del settore industriale. Nel 2015, Pechino ha promosso il programma strategico Made in China 2025 e l'anno dopo il governo italiano ha lanciato il piano Industria 4.0.

In particolare, le opportunità più significative per Torino, Piemonte e Nord-Ovest si presenteranno:

- nell'edilizia (le gare di appalto per i cantieri della Torino - Lione sono già partite...)
- nel turismo (già oggi 4 dei principali 10 musei italiani sono a Torino)
- nel commercio (implemento significativo dell'import-export)
- nell'industria agroalimentare e tessile con l'implemento delle esportazioni di prodotti già oggi molto richiesti in Asia (food and beverage e fashion)
- nella logistica (con un implemento decisivo dell'occupazione)
- nell'esportazione e di know-how scientifico, tecnico e tecnologico (di cui la Cina ha molto bisogno...)

IL COINVOLGIMENTO DI TORINO E DEL PIEMONTE

TORINO APPARE LA SEDE NATURALE, IN ITALIA, PER PROMUOVERE E ORGANIZZARE EVENTI CAPACI DI CREARE CONNESSIONI TRA IMPRESE, CITTÀ E ISTITUZIONI INTERESSATE AL COINVOLGIMENTO NEL GRANDE PROGETTO DELLA BRI. ALL'INTERSEZIONE TRA LE DIRETTRICI NORD-SUD E EST-OVEST, È LA PORTA D'ACCESSO PER IL SUD-OVEST E IL NORD-OVEST EUROPEI E IL PUNTO DI SBOCCO SUL MEDITERRANEO.

Con il completamento del **corridoio Mediterraneo** attraverso la realizzazione della **Torino-Lione**, Torino diventa il terminale del raccordo con le nuove via della seta (marittima e ferroviaria), **porta d'accesso per il sud-ovest e il nord-ovest europei e sbocco nel mediterraneo per la sua prossimità a Genova.**

Torino è la sede del **"Forum delle Città della Nuova via della Seta ferroviaria"**, il progetto di Mir Initiative per la realizzazione di un grande collegamento ad alta velocità che unisca le principali città europee, la Russia, la Turchia e il Medio Oriente fino a Pechino. Ed è sempre a Torino che nel novembre del 2016 è stata sottoscritta la **"Carta di Torino"** fra le città aderenti alla **"New Railway Silk Road"**. Un impegno fra sindaci, esponenti politici, imprenditori a sviluppare un progetto che ha l'obiettivo di collegare **223 città-stazione** su un totale di **87.700 km**. 60 le città che hanno finora progressivamente aderito al Forum.

TORINO SEDE EUROPEA DEL FORUM DELLE CITTÀ



Inoltre, considerando il progetto BRI un passo epocale nella riorganizzazione del sistema di trasporto e di connessioni internazionali, non è azzardato ricordare che Torino è per definizione, vocazione e storia, **città dell'innovazione e laboratorio delle trasformazioni sociali e urbanistiche** anche nel recente passato con il passaggio (considerato modello internazionale di trasformazione sostenibile) da città industriale a città di cultura, servizi e tecnologia.

E' **centro di ricerca di eccellenza (Politecnico, Università...)** e vanta **unicità culturali** di forte attrattiva mondiale come il museo Egizio, il Museo Nazionale del Cinema, il Museo della Juventus, Il Museo dell'Auto, La Reggia de La Venaria Reale...Il Polo dell'Arte Contemporanea, Torino e il design, E' capitale del gusto (Università di Pollenzo, Eataly, ...), Il Teatro Regio

A Torino ha sede TELT, la società franco-italiana che ha come mission la realizzazione del tunnel di base del Moncenisio della nuova linea Torino-Lyon, **struttura di riferimento per i rapporti internazionali che interessano il corridoio mediterraneo.**

Il **Politecnico di Torino** ha predisposto e avviato a fine 2017 il "progetto speciale BRI", per favorire **l'inserimento del sistema Italia nella strategia della BRI**. Il Politecnico è presente in Cina da 13 anni ed è tradizionalmente **l'Ateneo Italiano più attivo nella fascia eurasiatica coinvolta dalla BRI** (vedi ad esempio il campus aperto in Uzbekistan nel 2009). Sviluppato in collaborazione con il Centro Studi per la Cina Contemporanea di Milano, il "**progetto speciale BRI**", è una complessa banca dati, da mettere a disposizione di soggetti italiani e stranieri, **per acquisire una conoscenza dettagliata** delle necessità infrastrutturali dei territori asiatici (ferrovie, autostrade, fibra ottica, trasporti fluviali e marittimi, ecc..), delle dinamiche procedurali, dei finanziamenti, delle possibilità di partecipare a gare anche con partner locali e per lo sviluppo di contatti organici con la burocrazia cinese, con il suo mondo industriale. Il "progetto speciale BRI" prevede la promozione di attività di ricerca, consulenza e trasferimento tecnologico, il coordinamento di accordi di scambio tra l'ateneo e istituzioni nei paesi interessati dalla Belt and Road, l'organizzazione di cicli formativi centrati sull'identificazione di settori e soggetti cinesi interessati a collaborare con il mondo scientifico, tecnologico e culturale italiano e, non ultima, **la formazione di una generazione di studiosi e operatori capace di sviluppare maggiore familiarità con i mercati cinesi.**

I RISULTATI CHE SI INTENDONO OTTENERE

- Favorire **scambi e interazione economico-culturale** basati sulla necessità di disporre reti efficienti e veloci che anticipino il più possibile la filosofia operativa della BRI attraverso l'utilizzo di vie di comunicazione ferroviarie.
- Favorire la creazione di **nuovi corridoi ferroviari**, piattaforme logistiche e servizi di trasporto per lo spostamento delle merci nel continente asiatico, per potenziare lo scambio di esperienze e per aprire nuovi scenari di business competitivo.
- Aprire concretamente **nuovi scenari di mercato** e l'accesso ai progetti della BRI per le aziende torinesi e piemontesi e per quelle del sistema Italia in generale.
- In generale, favorire il **miglioramento della competitività per le imprese italiane**.
- Suscitare **l'interesse degli investitori di tutti i Paesi euroasiatici** attraversati, nei confronti del bacino di interscambio rappresentato dalla "regione in senso ampio", definita dall'hub Torino (Piemonte, Italia del nordovest, Francia del Sud).

Con questo ruolo logistico da un lato e di attrattore polisettoriale dall'altro, **Torino sarà il baricentro del sistema economico piemontese** che coinvolge tutte le province e le cui opportunità legate alla progetto BRI, direttamente e per l'indotto, riguardano tutti i settori dell'economia: **dall'agroalimentare al manifatturiero, dall'edilizia all'hi-tech all'industria nautica e aerospaziale fino al sistema turistico e culturale**.

Ad esempio, i tempi di trasporto ridotti di circa quattro volte rispetto alla nave comporteranno il potenziamento dell'import-export da e verso l'estremo oriente per il settore manifatturiero e soprattutto per l'agroalimentare (il vino in particolare, che patisce i tempi lunghi di spedizione) in un momento di grande crescita, da parte della classe media cinese, della domanda di prodotti italiani.