

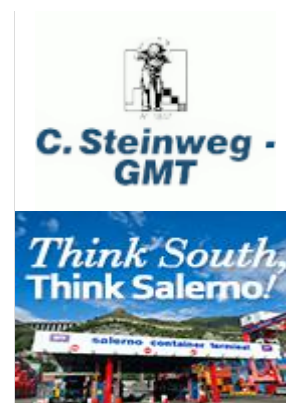
Il porto di Trieste rilancia il proprio ruolo di porta Sud dell'Europa

L'emergenza potrebbe favorire un'accelerazione e uno sblocco nell'utilizzo del Porto franco internazionale

infosMARE - La competitività del porto di Trieste e il suo ruolo nell'ambito della Belt & Road Initiative, parte integrante del programma strategico della Repubblica Popolare Cinese, è stata al centro di un dibattito televisivo nella città giuliana in cui si sono confrontati esperti di geopolitica e di traffici marittimi, operatori portuali e intermodali e l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale. Dalla discussione è emerso come il porto di Trieste, rispetto agli altri scali portuali nazionali, rappresenti un unicum anche dal punto di vista dei traffici data la sua forte preminenza di traffico internazionale ed è stato rilevato che per Trieste i competitors non sono quindi i porti nazionali, ma i grandi scali del Nord Europa e i vicini porti esteri di Koper e di Rijeka.

È stato anche osservato che, a fronte di questo ruolo, l'atteggiamento dello Stato nei confronti del porto di Trieste resta quello di cronica sottovalutazione visto che lo Stato da anni, grazie al porto, incassa tasse, diritti portuali, Iva sulle merci, ovvero un flusso e un beneficio per l'erario che, se perduto da Trieste, non potrebbe spostarsi su altri scali nazionali ma andrebbe a totale beneficio di porti e Stati esteri. Il dibattito, al quale hanno partecipato fra gli altri l'economista Giulio Sapelli, Zeno D'Agostino (presidente dell'Autorità di Sistema Portuale), Davide Burani (direttore public affairs dell'American Chamber of Commerce in Italia), Cesare Moscati (direttore della Camera di Commercio Italia-Israel), oltre a Fabrizio Zerbini (chairman del Trieste Marine Terminal), Enrico Samer (presidente dell'omonimo gruppo) e Angelo Aulicino (direttore generale di Alpe Adria), si è focalizzato quindi sul ruolo di totale autonomia che Trieste dovrà tutelare, rifiutando la prospettiva - forse anche allettante in tema di investimenti - di svolgere un ruolo analogo a quello del Pireo, porto greco ormai colonia della Cina.

La discussione ha quindi affrontato il tema dell'apertura commerciale a qualsiasi operatore che sia in grado di sfruttare anche la grande prospettiva di collegamento fra le economie dell'Est europeo e un Medio Oriente che nei prossimi mesi dovrà affrontare l'emergenza connessa con la ricostruzione di interi Paesi distrutti dagli eventi bellici. Si è parlato in particolare di un netto rafforzamento dei traffici con Israele ed Egitto, anche ma non solo per l'agroalimentare, nonché della strategicità del container terminal di Trieste Marine Terminal (TMT), che è oggi il principale hub container dell'alto Adriatico e che ha davanti a sé una importante prospettiva di ampliamento della sua capacità, diventando l'anello principale di un asse di penetrazione supportato dai diversi operatori ferroviari, nazionali, europei già



operanti nel porto di Trieste e da Alpe Adria, da e per i Paesi dell'Europa orientale e le ricche aree del Sud Germania e dell'Austria.

Si è anche discusso del Porto franco internazionale, osservando che proprio l'emergenza generata dalla pandemia di Covid-19 potrebbe favorire un'accelerazione e uno sblocco nell'utilizzo di questo strumento che potrebbe consentire a Trieste un'applicazione molto estesa. Gli interrogativi riguardano ora la possibilità di sviluppo di attività manifatturiere di trasformazione delle merci movimentate dal porto con un valore aggiunto e ricadute economiche e occupazionali sul territorio. Il progetto, al quale stanno lavorando congiuntamente tutte le associazioni di categoria, gli operatori e il coinvolgimento di almeno un'ampia parte delle istituzioni e della politica locale, ha oggi un obiettivo preciso: l'applicazione totale dello status di Porto Franco Internazionale. (2019)