

Ruolo strategico di Trieste Marine Terminal

Punta di diamante nei traffici con Centro ed Est Europea oltre al Medio Oriente



Pubblicato

57 minuti fa

il giorno

4 Maggio 2020

Da

[Redazione](#)



TRIESTE – L'evoluzione anche geo-politica dello scenario internazionale, accelerata anche dall'emergenza virus, sta rilanciando prepotentemente il ruolo di Trieste come grande hub internazionale per le merci e sta tornando a sollevare forti interrogativi sulla firma che il Governo italiano, unico fra tutti i governi europei, ha apposto sul programma della Belt & Road Initiative, parte integrante del programma strategico della Repubblica popolare cinese.

Un dibattito televisivo a Trieste (porto sul quale si è focalizzato l'interesse di Pechino e scalo considerato la porta preferenziale di accesso ai mercati dell'est europeo accreditati di maggiori potenzialità di crescita economica e produttiva) ha

accesso i riflettori su queste tematiche, facendo emergere dal confronto fra esperti di geopolitica, traffici marittimi, operatori portuali e intermodali e Autorità di sistema, alcune indicazioni importanti di prospettiva.

Il fatto che Trieste rappresenti un unicum nazionale anche dal punto di vista dei traffici è emerso con decisione evidenziando, nel confronto con gli altri porti nazionali, la forte preminenza di traffico internazionale. I competitors per Trieste – è stato evidenziato – non sono quindi i porti nazionali, ma i grandi scali del Nord Europa e i vicini porti esteri di Koper e di Rijeka.

Ma a fronte di questo ruolo, l'atteggiamento dello Stato nei confronti del porto di Trieste resta quello di cronica sottovalutazione: ed è paradossale 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 mai 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**

Moscatti (direttore della Camera di Commercio Italia-Israele) 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.

Un ruolo strategico centrale – come emerso dal dibattito – sarà quello di TMT Trieste Marine Terminal, 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.

Nel corso del confronto, che ha fatto perno anche su un'analisi degli equilibri geopolitici in Mediterraneo, incluso il ruolo degli Stati Uniti anche a Trieste, sono riemerse con forza le potenzialità dello scalo giuliano a patto che mantenga la sua autonomia e quindi la vocazione storica di porto aperto al mondo come la storia della città ha dimostrato nei secoli con politiche di accoglienza mantenendo un'identità indipendente e particolare.

Ovviamente dal dibattito non poteva restare fuori il tema storico e quasi cronico del porto di Trieste: il Porto Franco Internazionale, affrontato anche di recente dal Propeller Club locale. Proprio l'emergenza 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.