

"Trieste? Porto europeo sottovalutato dallo Stato"

Economisti, esperti di portualità, manager a confronto sullo scalo giuliano



04 Maggio 2020 - Trieste - I competitors del porto di Trieste non sono i porti italiani, 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. Questa considerazione è emersa con forza durante un dibattito televisivo, 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-Israele) oltre a Fabrizio Zerbini (chairman del Trieste Marine Terminal), Enrico Samer (Presidente dell'omonimo Gruppo) e Angelo Aulicino (Direttore generale di Alpe Adria). Il confronto ha focalizzato quindi il 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. 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. 

© *copyright Porto Ravenna News*