PERIODICO MARITTIMO INDIPENDENTE A DIFFUSIONE INTERNAZIONALE
A BILINGUAL SHIPPING NEWSPAPER
L'INFORMATORE NAVALE
FONDATO NEL 1964 di NAPOLI

Trieste rivendica la sua autonomia per diventare la porta sud d'Europa.

Torna al centro del dibattito l'adesione alla Belt & Road Initiative della Cina
Indispensabile uno sforzo congiunto per il Porto Franco Internazionale
Terminal TMT punta di diamante anche per i traffici sull'asse fra paesi del Centro e dell'Est Europeo e il mercato del Medio Oriente

Trieste, 4 maggio 2020 – 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 acceso 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 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), 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. 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.