

“Una CARTA per una strategia per Trieste”

Anzitutto un ringraziamento all’ Ing. Gregori ed al “Tavolo delle Professioni di Trieste” per l’invito a partecipare a questo convegno.

L’oggetto del convegno è certamente interessante e stimolante e, prima di provare a dare delle risposte e/o delle proposte, ritengo utile porci alcune delle tante domande possibili in merito:

- Trieste: ha un futuro portuale?
- Se sì, come può incidere e contribuire allo sviluppo della città?
- La città di Trieste conosce il suo Porto?
- Cosa può fare la città per meglio integrarsi con il suo Porto e supportarlo adeguatamente?

Comincio ad esprimere il mio parere in merito alle domande poste:

- Sì: il Porto di Trieste ha tutte le carte in regola per dare un futuro migliore a se stesso, alla città di Trieste ed al territorio regionale del Friuli Venezia Giulia. Il Porto, nella sua totalità, è la più grande industria del territorio e le sue ricadute economiche, anche se in primis il beneficiario è la città che lo ospita, ricadono sull'intero tessuto produttivo ed economico della regione.

I motivi di queste potenzialità sono presto detti, e sono legati alle caratteristiche dello scalo, **unico porto italiano con una vera e reale vocazione internazionale**, con fondali ed infrastrutture portuali, quest’ultime ulteriormente migliorabili con investimenti limitati, in grado di accogliere e lavorare le navi di ultima generazione, con una posizione geografica ideale per servire i mercati del sud e dell’Est Europa, con infrastrutture e collegamenti ferroviari internazionali già attivi ed ulteriormente aumentabili e, per quanto concerne le infrastrutture ferroviarie, anch’esse incrementabili con limitati costi d’investimento.

La parola d’ordine, dal punto di vista delle infrastrutture, deve essere in primis “RAMMENDARE”, copio questa espressione estremamente chiara ed utilizzata dalla Presidente Serracchiani, e cioè utilizzare e sviluppare al meglio quanto già disponibile prima di ricorrere a nuovi progetti e con costi rilevanti a carico del pubblico le cui risorse sono sempre minori e devono essere utilizzate in maniera adeguata alle reali necessità primarie e non in investimenti rilevanti come importo di spesa ma di dubbia utilità.

Altro argomento importante da discutere: Trieste, Monfalcone e Porto Nogaro sono tre porti distinti e separati o sono, invece, un unico porto del quale definire se a gestione dello Stato, quindi un'unica Autorità Portuale, oppure un Porto sempre unico ma a gestione della Regione? Ci sono elementi positivi e negativi in entrambe le soluzioni e da valutare opportunamente ma ciò che credo più importante, almeno secondo il mio parere, e che non continuino ad essere tre porti separati ma possono e devono diventare uno unico. Quanto precede considerando ed approfittando anche della loro complementarità, anche infrastrutturale avendo Trieste i fondali ma non gli spazi a terra ed invece Monfalcone provvisto di spazi a terra ma carente di fondali mentre per Porto Nogaro vale il suo insistere in un area nella quale vi sono presenze industriali importanti, e diverse, specifiche specializzazioni di traffico oltre che della loro vicinanza geografica. In altri contesti geografici e politici detti porti sarebbero certamente uno unico ed a gestione unificata come avviene, ad esempio, ad Anversa, Rotterdam, Singapore e molti altri ma anche a Genova, tra il porto di Genova e quello di Voltri intercorre una distanza di oltre 20 Km., od anche a Livorno dove la Darsena Toscana dista quasi la stessa distanza dal porto Vecchio. Ma ai tre porti citati corrispondono tre Comuni diversi: credo che questa sia una criticità superabile e che debba divenire, invece, un'opportunità. Il "campanile" non deve essere un ostacolo dell'economia e della crescita.

Il Porto Franco di Trieste: "ultimo ma non per ultimo" per meglio evidenziare la peculiarità legata al regime di Porto Franco che è un unicum tra tutti i Porti italiani. Uno status le cui prerogative ed agevolazioni sono soltanto molto parzialmente applicate, anche dal punto di vista doganale e degli incentivi previsti (la così detta "fiscalità di vantaggio") per le Aziende che vi operano e che vi potrebbero operare. Dette modalità ed agevolazioni non sono però, al momento, debitamente concretizzate ed è necessario un intervento applicativo urgente in merito.

Il fatto che Trieste abbia tutti questi presupposti vantaggi, in verità al momento solo ipotetici, rispetto ad altri Porti non significa, però, che qualcuno ci regalerà qualcosa. Anzi. La sfida è e sarà proprio quella di impegnarsi ed ottenere il massimo senza aspettarsi che ci sia dovuto.

Questa convinzione, cioè che il Porto di Trieste sia l'ideale per investire fondi comunitari in modo da favorirne lo sviluppo, è suffragata anche dalle recenti notizie (comunicate dalla Presidente Serracchiani e dal Commissario di

APT D'Agostino) in merito alle quali **la Commissione europea avrebbe individuato proprio in Trieste lo scalo sul quale puntare all'interno del Piano Juncker.**

Forse, questa è una speranza più che una constatazione, si sta dando il via a quella politica delle scelte, sempre mancata precedentemente a livello nazionale, dove si sono privilegiati gli "investimenti a pioggia" e ci troviamo, oggi, ad avere troppi Porti, troppi interporti, troppi aeroporti ma nessuno di essi veramente competitivo a livello internazionale e corriamo perfino il rischio di avere troppi rigassificatori. Politica delle scelte invece, identificando opportunamente ed in base alle esigenze del mercato pochi Porti, interporti ed aeroporti sui quali investire in maniera rilevante e con grande concorso d'investitori privati a testimonianza dell'interesse del mercato su dette scelte. Questa la modalità con cui procedere, conformemente a quanto avviene già da tempo in Nord Europa ed overseas, che gli operatori economici e quelli portuali in particolare hanno sempre indicato ed atteso come unica strada da percorrere per rilanciare il nostro sistema marittimo e logistico.

Senza un oculato posizionamento degli investimenti, infatti, anche il Porto di Trieste potrebbe essere destinato a non crescere, facendosi superare dalla concorrenza. Una concorrenza che, per ciò che riguarda Trieste, ha sede nella vicina Repubblica di Slovenia con il **Porto di Capodistria**, dove sono presenti condizioni economiche, fiscali, di costo del lavoro e di snellezza burocratica, compresa quella doganale, di grande vantaggio rispetto a Trieste. Situazione che vale anche con i Porti del Nord Europa in quanto accomunati dalla stessa vocazione dei traffici: quelli internazionali ed in un mercato che è principalmente guidato dal presupposto "del minore costo e della massima snellezza e flessibilità dei servizi e delle procedure".

Un futuro che può essere interessante ed importante, dunque, ma a patto di valorizzare le potenzialità dello scalo e non, come **nel caso del Porto Franco, uno scenario da decenni di attesa di un regolamento** che non c'è e che, di fatto, impedisce l'applicazione di una normativa per la quale Trieste potrebbe invece crescere in maniera consistente.

Già oggi il Porto di Trieste, se conteggiamo anche l'indotto che dal territorio regionale ruota a 360° attorno allo scalo, **dà lavoro a più di 10mila persone ed è la prima industria della Città e della Regione.** Mille persone sono quotidianamente impegnate nello scalo tra le imprese di servizi, altre 1.100 sono assunte dai terminalisti e da altre aziende. A queste vanno aggiunti i dipendenti dell'Autorità portuale, di società controllate, degli

Agenti Marittimi e degli Spedizionieri, dei Piloti del Porto, dei Rimorchiatori, degli Ormeggiatori, etc. Si arriva a **circa 3.400 persone che, ogni giorno, lavorano come dipendenti** grazie ai traffici dello scalo ed alle quali, aggiungendo l'indotto generato, si arriva alle 10.000 persone citate.

Le ricadute economiche per il territorio sono oltremodo consistenti. Gli ultimi dati verificati parlano di circa **300 milioni di tasse** che Porto e indotto lasciano ogni anno in Friuli Venezia Giulia. Sono inoltre da considerare anche una ventina di milioni di euro che derivano da tasse portuali e tasse di ancoraggio. Basta pensare che solo l'Iva delle importazioni era di circa 725 milioni di euro ogni anno, nel biennio 2011/2012 ed è cresciuta, negli anni successivi, proporzionalmente all'avvenuta crescita dei traffici.

Quindi, se devo rispondere alla domanda su cosa il Porto di Trieste può dare alla città, mi sento di dire **sviluppo economico, occupazione e benessere.**

Devo segnalare però, che il Porto di Trieste è stranamente **poco conosciuto dai residenti** in città, e ancor meno da chi vive in Friuli Venezia Giulia. Questa è certamente una limitazione per un settore economico che invece, come dimostrano i dati che ho appena citato, dà molto e potrebbe dare molto di più a questa regione.

Per questo motivo ritengo necessario che il Porto si faccia conoscere, che spieghi ciò che si fa al di là delle sue recinzioni, che si apra ed ospiti visite di scolaresche, di studenti, di cittadini e che **si mostri in tutte le sue potenzialità.** A questo stiamo lavorando, a livello di Aziende, delle associazioni di categoria ed in stretta collaborazione con l'Autorità Portuale per fare sì che la Città senta suo il Porto ed il Porto si senta nella sua Città.

Una maggiore identificazione di Trieste con il suo Porto non può che avere ripercussioni positive, perché si tratta di una possibilità di **sviluppo sostenibile** dal punto di vista ambientale e con margini di crescita molto ampi, se vogliamo tenere in considerazione le **previsioni di aumento dei traffici commerciali per l'Alto Adriatico.**

Ma credo che sia anche la città, di concerto con la Regione e spingendo a livello di Governo centrale, a potere fare qualcosa per il Porto. In questo caso penso alla politica ed in generale ai rappresentanti delle istituzioni, i quali dovrebbero agire, forzare il criterio della scelta e delle priorità sulle quali investire. Altri due sono, a mio avviso, i punti cruciali sui quali intervenire:

- Lo snellimento della burocrazia, anche a livello doganale e degli altri 17 Enti preposti al controllo sulle merci, che è bloccante delle attività e degli investimenti, (esempi positivi quali il raddoppio del canale di Suez, realizzato in un anno anziché in tre anni, del dragaggio a Capodistria, realizzato nel giro di due mesi, che hanno riscontro in quelli invece negativi quali il PRP di Trieste, presentato dopo oltre 50 anni dal precedente e da 7 anni in attesa d'approvazione a Roma, dei dragaggi a Monfalcone, indispensabili e bloccanti per lo sviluppo del porto ma inutilmente attesi da oltre 10 anni, etc.)
- La certezza del diritto: la cui mancanza e l'applicazione, invece, soggettiva di leggi e di norme sia europee che nazionali impediscono a Trieste in particolare, vista la vicinanza del porto di Capodistria molto più snello dal punto di vista burocratico, finanziario, economico e doganale, d'attivare la crescita dei traffici ed attrarre investitori internazionali.

Non ci sono più risorse pubbliche, e quindi bisogna lasciare spazio solo a proposte concrete e credibili dal punto di vista economico, **evitando investimenti da miliardi di Euro in progetti faraonici** quali, ad esempio, la piattaforma Off-shore di Venezia sulla quale si sono già negativamente espressi tutti i maggiori players internazionali dello shipping.

Vanno spiegate le specificità del Porto di Trieste, fatte comprendere bene al Governo centrale e, soprattutto, si devono ottenere le condizioni affinché la vocazione ai traffici internazionali del Porto di Trieste non sia soltanto dichiarata ma diventi effettivamente applicabile ed attivata.

Per questo è necessaria un'unità d'intenti trasversale delle forze politiche e delle Istituzioni e che vada al di là delle appartenenze politiche.

Ritengo, infatti, che sviluppo, occupazione e benessere non abbiano specifico colore politico ma siano interesse e dovere trasversale di Tutti.

Fabrizio Zerbini

Trieste, 24 Giugno 2015