

<https://www.triesteallnews.it/2020/10/26/trieste-e-il-suo-porto-dagostino-abbandonare-la-via-della-seta-sarebbe-un-suicidio-equazioni-geopolitiche/>

Trieste e il suo porto, D'Agostino: “Abbandonare la Via della Seta sarebbe un suicidio”. Equazioni geopolitiche

di
Nicole Petrucci
-
26 Ottobre 2020

26.10.2020 – 09.31 – Il ruolo di Trieste e del Friuli Venezia Giulia quale hub logistico strategico per il centro e l'est Europa, acquistando nel tempo una sempre maggiore rilevanza nello scenario **internazionale**, può ormai da tempo dirsi delineato e sotto molteplici aspetti già consolidato. In particolare la città, con il suo mare, vede nel porto uno dei punti cardine, che ad oggi ricopre un ruolo essenziale sia in termini occupazionali che economici, fondamentale per lo sviluppo e la crescita del territorio: da inizio anno a oggi però lo scenario mondiale è fortemente cambiato, cambieranno quindi anche piani e prospettive? Ne parliamo con il **presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Zeno D'Agostino**, la cui guida negli ultimi anni, assieme al suo team, ha permesso il rilancio del **porto e del sistema logistico** ad esso collegato, portando al raggiungimento di importanti risultati.

Presidente, quando ha accettato l'incarico avrebbe mai immaginato cosa sarebbe diventato il Porto di Trieste?

“Se ritorno con la mente ad ottobre 2014, quando si era partiti con la terna, posso dire che mai avrei pensato di finire in mezzo a una cosa di questo tipo. Quindi sicuramente no. È una cosa bella, tranne qualche strana vicenda capitata ultimamente, ma insomma, è un'esperienza importante”.

Cosa significa, di fatto, gestire un porto?

“La componente portuale è solo una delle cose da seguire; ce ne sono tante altre: relazioni interne, sindacali, politiche, nazionali, internazionali e geopolitiche, c'è di tutto. Mi verrebbe quasi da dire che la mia laurea in scienze politiche è servita: era ad indirizzo economico, componente altrettanto rilevante, ma al di là di questo il tema politico è sicuramente fondamentale”.

Che significato dà all'accordo tra il colosso amburghese Hhla (Hamburger Hafen und Logistik AG) e la società Piattaforma Logistica Trieste?

“È una cosa importante che ha significati rilevanti innanzitutto dal punto di vista settoriale: vedere che il nord Europa investe sul sud è qualcosa di rivoluzionario. Quindi, al contrario di alcune interpretazioni

che leggo e che trovo abbastanza semplicistiche, come non c'era e non ci sarebbe stata l'invasione dei cinesi non c'è nemmeno un'invasione da parte dei tedeschi; anzi, questo è il vero riconoscimento che in questi anni a Trieste si è lavorato bene. Che il porto di Amburgo decida di uscire dal proprio ambiente, che in qualche modo ritiene quasi perfetto, per andare ad investire a Trieste, è un grande riconoscimento del lavoro svolto finora”.

Si può dire che Trieste abbia ormai un ruolo di rilevanza internazionale in ambito portuale e logistico?

“Ci sono tutta una serie di segnali che ci fanno capire che ormai si è diventati, dal punto di vista dell'efficienza portuale e dell'organizzazione, un porto di primo livello e, a livello di nodo logistico, un nodo di dignità ormai globale. Quando qualcuno deve ragionare a livello mondiale su come debba essere gestita la logistica, ecco che Trieste, oggi, comincia ad avere una dignità totalmente diversa rispetto al passato.”

Quale impatto avrà per la città questa intesa con Amburgo?

“Stiamo parlando di un operatore che fa della sostenibilità e dell'innovazione l'obiettivo principale della propria attività. Se lo devo commentare e interpretare, a prescindere che non è un nostro accordo, dico che stiamo portando da noi uno dei soggetti più sostenibili e innovativi a livello globale. Questa è una cosa che ci piace perché penso che ormai Trieste e il porto siano entrati in una fase in cui non c'è più solo una questione di quantità ma di qualità”.

Un accordo, inoltre, strettamente connesso alla riconversione dell'area a caldo della Ferriera di Servola.

“È chiaro che tutto ciò che è stato fatto sulla Ferriera è legato a questo accordo. Pensiamo all'accordo tra privati che è alla base dell'**accordo di programma del MISE** e che vede dal punto di vista economico decine di milioni di euro che si muovono: il supporto economico finanziario è legato all'operazione di Hhla, quindi diciamo che l'impatto è stato fin da subito consistente. Personalmente ritengo che non ci sarebbe stato l'accordo sulla Ferriera se non ci fosse stato il dinamismo dei privati, e se non ci fosse stata questa operazione importante. Questo accordo è significativo perché è quello che permette tutte le condizioni economiche che fanno da supporto all'accordo di programma del MISE”.

*C'è il rischio che il molo VIII ed il **Molo VII** entrino in competizione?*

“La competizione ci deve essere: si tratta di concorrenza e siamo ben felici che ci sia per il porto. L'Autorità portuale deve in qualche modo cercare di creare più soggetti esterni al porto in modo da evitare che ci siano situazioni di monopolio. Il monopolio, lo sappiamo, non fa il bene di nessuno se non del monopolista, quindi per quanto ci riguarda è chiaro che ci sarà una concorrenza; però, torno a dire, la concorrenza fa bene. Ci sono logiche di competizione anche nello Shipping: ci sono degli armatori che preferiscono andare in certi terminal piuttosto che in altri. Sicuramente i due terminal si faranno concorrenza ma è anche sicuro che avranno tipologie di mercato diverse, e in questo modo ampliamo l'offerta. Questo significa al contempo che ci sarà uno stimolo sia nell'attuale soggetto che nel nuovo ad essere più innovativi e, quindi, per quanto mi riguarda, si fa il bene del porto stesso”.

Un discorso analogo lo si può fare anche per quanto riguarda la concorrenza che c'è con Capodistria?

“La fortissima concorrenza tra Capodistria e Trieste ritengo sia sana; penso che tutta una serie di cose belle che Trieste ha fatto, anche prima del mio arrivo – il porto è comunque sempre stato un soggetto

molto dinamico, soprattutto per quanto riguarda gli operatori privati – è proprio perché la concorrenza di Capodistria fa bene. Lo dico da uomo che tutela l'interesse pubblico. Alla fine, Trieste ha sempre dimostrato di non stare ferma, come ad esempio nella scelta di investire, da sempre e più di tutti gli altri porti italiani, sulla ferrovia”.

Non sono ancora partiti i lavori per l'allungamento delle banchine del Molo VII, e a novembre 2020 scadrà la data per l'inizio delle opere.

“Diciamo che quest'anno 2020 non è un anno meraviglioso; questo è un elemento oggettivo. Esistono già normative che sono state emesse per l'emergenza Covid che vanno incontro ai concessionari, e quindi stiamo vedendo assieme quale può essere la modalità per capire come gestire la situazione. Parliamo comunque di un concessionario che ha fatto ampiamente la sua parte: non stiamo parlando di un soggetto che da questo punto di vista è deficitario. Quindi ci si mette a tavolino, e lo stiamo già facendo da qualche settimana, per cercare di capire qual è la soluzione migliore. Chiaro che non partirà, visto che l'avvio è previsto entro novembre 2020 e mancano pochi giorni: dobbiamo trovare una soluzione alternativa sapendo però che c'è un interesse pubblico e si tratta di una concessione importante: le cose vanno fatte bene e con calma”.

Dal punto di vista delle infrastrutture, quali sono i progetti in cantiere? C'è ancora da fare?

“C'è tanto da fare. Solo sulle infrastrutture ferroviarie abbiamo circa 200 milioni di euro già finanziati tra Autorità portuale e Bruxelles, Stato italiano e Ferrovie. Inoltre, già da qualche mese, sono partiti i cantieri su Campo Marzio e Aquilinia, nonché la riapertura del tratto di galleria di cintura che va verso Servola; avremo la progettazione di una nuova stazione a Servola rispetto a quella attuale, e molto altro. Poi, ovviamente, c'è molto da fare anche per quanto riguarda la linea: la **riapertura della Transalpina** ad esempio è importante perché ci permette di riutilizzare anche la stazione di Villa Opicina con treni da e per l'est Europa che vanno e vengono direttamente da lì: è uno dei temi fondamentali. Abbiamo avuto recentemente un incontro con la rete ferroviaria italiana RFI proprio su questi temi e devo dire che stanno lavorando molto bene; è probabile che nel 2021 parta come test il primo treno da 750 metri da Trieste a Tarvisio. Si può infatti investire quanto si vuole sulle stazioni, però poi, di fatto, ci devono anche essere una linea ferroviaria adeguata e una capacità anche in termini di lunghezza del treno. Proprio su questo stiamo già puntando molto: in media, i treni hanno una lunghezza di 500 metri circa, quindi già arrivare a 750 metri vuol dire fare con lo stesso numero di treni il 50 per cento di traffico in più, aumentando quindi la capacità del porto”.

Il Porto, si è detto, guarda ancora alla Via della Seta.

“È chiaro che se un porto come Trieste dovesse dire che abbandona la Via della Seta questo equivarrebbe a dire suicidarsi. Fondamentalmente, nella relazione tra Europa ed est del mondo, non solo Asia o Cina ma anche ad esempio Turchia, è evidente che il porto di Trieste, stando in fondo all'Adriatico e di fronte al canale di Suez, non può attuare politiche che pregiudichino da quelle che sono le relazioni marittime sul corridoio di trasporti più importante del mondo: noi ci siamo, ci mancherebbe altro che non lavorassimo su questo”.

E innegabilmente, però, la componente geopolitica e in particolare l'influenza statunitense influiscono fortemente sullo scenario di sviluppo.

“Ormai, è un dato di fatto, c'è un'equazione totale tra trasporti e geopolitica; cosa che anche solo due anni fa, mi permetto di dire, non c'era. Oggi, quindi, qualsiasi tipo di azione o investimento dal punto di vista dei trasporti portuali e della logistica ha delle ripercussioni di tipo geopolitico. E non possiamo non

tenerne conto, anche come nazione, a prescindere dal porto. Ormai è chiaro che ogni azione di questo tipo è sotto i riflettori, soprattutto da parte degli Stati Uniti, quindi il mio ragionamento è: ci mancherebbe altro che abbandonassimo la Via della Seta, ma è invece piuttosto chiaro che ‘la Belt and Road Initiative’ è qualcos’altro. Si tratta di un’iniziativa di Pechino e quando si entra all’interno di questo genere di cose si sa che si fa l’interesse dell’interlocutore. Quindi, accettiamo la sfida della Via della Seta, ma non si è accettata la ‘Belt and Road Initiative’: c’erano interessi cinesi, si sono preferiti i tedeschi”.

L’Europa in questo contesto che ruolo dovrebbe ricoprire?

“A livello di geopolitica mi permetto di dire che forse si potrebbe iniziare a pensare ad una terza via: non è che bisogna stare per forza o con i cinesi o con gli americani. Penso che l’Europa, su queste iniziative, dovrebbe essere molto più attiva, molto più propositiva e, probabilmente, questo – l’accordo tra Hhla e la Piattaforma Logistica – lo si può anche considerare un primo embrione di un’alleanza europea che accetta la sfida di entrare dentro sfere geopolitiche che sono esogene”.

Il Porto di Trieste si pone all’avanguardia anche grazie a numerose iniziative che guardano alla sostenibilità ambientale. È questo il futuro di portualità e logistica?

“Lo è per forza: come dicevamo un primo passaggio è quello che va dalla quantità alla qualità, e quest’ultima è fondamentale ed è connessa al fatto che non solo Trieste, ma la maggior parte dei porti nel mondo, si trovano ormai in contesti urbani. C’è quindi un tema di dialogo tra città e porto che è cruciale e se non c’è un equilibrio ne soffrono entrambi. Il tema della transizione energetica, secondo me, è in cima alla classifica tra quelli che dobbiamo affrontare. Oggi la questione fondamentale è quella energetica: dall’idrogeno al solare. Ci sono tante forme, e noi stiamo anche pensando di diventare produttori di energia come hanno già fatto anche altre grandi realtà portuali nel mondo”.

Sostenibilità ambientale da un lato e crescita, con un conseguente aumento degli arrivi delle navi, dall’altro. Come si coniugano i due aspetti?

“Sul tema della transizione energetica abbiamo bisogno di banchine che siano elettrificate: vogliamo che le navi spengano i motori quando arrivano in porto, comprese le navi bianche e tutta l’area passeggeri. Anche se in questo momento il turismo è bloccato, su Trieste c’è comunque un grande interesse delle compagnie di crociere, vista anche la situazione di Venezia. C’è bisogno che le navi non facciano rumore, non abbiano forti emissioni e via dicendo. C’è un progetto, già pronto, di elettrificazione delle banchine, che coinvolge anche il Porto Vecchio e proprio Porto Vecchio, secondo noi, dovrebbe essere il grande terminal crociere della città rispetto all’attuale Molo Bersaglieri”.

Porto Vecchio sarebbe quindi la collocazione ideale per le grandi navi bianche?

“Sì, perché si è comunque già in centro città e molto vicini alla stazione, ed è quindi perfettamente raggiungibile. Inoltre, ci sono gli spazi per poter realizzare un terminal crociere di tutto rispetto. Prima di tutto dobbiamo uscire dalla situazione attuale, chiaramente, ma visto che comunque la pianificazione la dobbiamo fare non pensando a un anno e mezzo o due anni da oggi, ma da qui a cinque o dieci anni, io penso che ci siano buone opportunità. Attualmente in Porto Vecchio il terminal è attualmente un terminal merci, ma ha una concessione in scadenza al 2023; può diventare un bel terminal crociere”.

*Il ruolo che il Porto Vecchio potrebbe ricoprire in relazione alla città è tornato ad essere centrale con **ESOF 2020**; quale è la sua visione?*

“ESOF è stato, ed è, una scintilla che permette oggi di fare ragionamenti di un certo tipo; si è presa coscienza, soprattutto a livello locale del ruolo che ha Trieste, che o si dava per scontato o non si conosceva neanche. È qualcosa di importante. Porto Vecchio come molti hanno già detto dovrebbe essere il luogo di incontro tra quella che è la città, il porto, il mare e tutto il mondo scientifico che sta sulle colline, per disegnare il futuro di Trieste.

Magari sono condizionato dalle mie competenze, ma secondo me dovrebbe essere comunque tutto legato al tema accessibilità, viabilità e sostenibilità dei trasporti: non si può pensare che su quell'area ci sia il trasporto pesante. Quindi, qualsiasi tipo di attività, anche produttiva, deve essere un'attività molto 'leggera'; ecco perché il tema delle crociere potrebbe essere particolarmente adatto. Dall'altra parte c'è una via che viene poco considerata, ovvero il mare, e ritengo che lì dovrebbe esserci, oltre che uno sviluppo di linee di crociera, anche di linee locali nord adriatiche che permettano ai turisti di andare da Venezia fino all'Istria. L'idea quindi è di creare un sistema sostenibile che non sviluppi flussi di traffico di altro tipo troppo importanti nell'area”.

Se dovesse immaginare il Porto di Trieste al massimo del suo potenziale, cosa immaginerebbe?

“Come dico sempre: il futuro del porto non è il porto. Se immagino uno scenario, è che intorno al porto finalmente abbiano successo tutta una serie di iniziative importanti che abbiamo messo in piedi e che permettano una serie di attività logistiche e anche industriali. Secondo me è quello è il vero obiettivo che il porto deve portare avanti: una localizzazione nell'area triestina di impianti produttivi, magari collegati e connessi ai benefici del porto franco. Questo comporta che il porto lavori automaticamente: l'industria favorisce il porto e il porto favorisce l'industria, è un circolo che si crea. Il vero tema è però il coordinamento di tutte queste cose: non si può pensare che ci sia un'anarchia nell'investimento, serve quindi una pianificazione che secondo me c'è, perché questo processo di concentrazione sull'Autorità di Sistema di varie proprietà di controllo degli interporti, di sistema industriale e zone franche è fondamentale. Inoltre, all'interno di questa pianificazione s'inseriscono investimenti anche dei privati, che significa di conseguenza ridurre il bisogno di investimenti pubblici”.

Il suo più grande rammarico?

“Mi rammarica un po' il tema **porto franco**; vediamo come va a finire. Inoltre, dobbiamo fare ancora qualcosa di più per la presenza femminile in porto, ma ci stiamo lavorando”.

Il più grande traguardo?

“La soddisfazione è sempre legata alle persone: la prima infrastruttura del porto è il lavoro e quindi la mia vera soddisfazione è di tutte le persone che lavorano con me, da Mario Sommariva a tutti gli altri, è di aver costruito un sistema che crea occupazione ed è occupazione sana. **L'abbiamo visto quando c'è stato 'qualche problemino', come si è mosso il porto**, questo perché c'è piena coscienza di quello che è successo; abbiamo creato più di 400 posti di lavori veri, abbiamo regolarizzato molte situazioni, abbiamo dato sostenibilità a tantissime aziende che lavorano nel porto. Il vero tema è quindi legato al lavoro e alle persone. Io faccio il manager pubblico e come primo elemento devo vedere l'interesse pubblico, e questo significa portare valore e occupazione sul territorio, non solo flussi di traffico: se ci sono solo i flussi senza lavoro, allora non abbiamo svolto bene il nostro compito. A questo, aggiungo anche il fatto che Trieste sia diventata una specie di magnete per le migliori risorse nazionali in tema di portualità. io ormai ho intorno una serie di manager e anche di aziende che vengono da tutta Italia e dall'estero per venire a lavorare a Trieste. La soddisfazione è quindi anche di aver creato un circolo virtuoso dal punto di vista della gestione di donne e uomini.”

[n.p.]

