



di **Maria Morigi**

Il porto di Trieste, unico nell'Adriatico, è dotato di fondali naturali profondi tali da garantire la movimentazione di navi transoceaniche, si trova al crocevia di due dei principali corridoi logistici transeuropei – quello che collega Baltico e Adriatico e quello mediterraneo – . Gode quindi di caratteristiche funzionali e privilegiate per la connettività internazionale. Lo sviluppo intermodale e integrato della piattaforma logistica (componente marittima + trasporto su ferro) e la rinnovata istituzione dello status di porto franco internazionale nel 2017 hanno accresciuto le potenzialità commerciali di Trieste (+63% di traffico ferroviario dal 2015 al 2019), confermandone l'importanza strategica per le nuove vie della connettività intercontinentale promosse da Pechino (BRI).

Nel maggio 2017, al primo summit BRI organizzato a Pechino, il premier Gentiloni , unico capo di governo di un Paese del G7 presente al vertice , ufficializza l'interesse cinese verso Trieste. Inoltre la China Communication Construction Company (CCCC) dichiara la propria disponibilità ad investire nel porto giuliano.

Alla firma (marzo 2019) del Memorandum of Understanding tra Italia e Cina sulla BRI, segue un accordo tra il Presidente dell'Autorità portuale Zeno D'Agostino e il rappresentante della CCCC Song Hailong. L'intesa – siglata a Shanghai il 5 novembre 2019 alla fiera internazionale dell'import cinese, presente il ministro degli Esteri Luigi Di Maio – costituisce l'atto costitutivo di una partnership che prevede il ruolo attivo dell'Autorità di Sistema Portuale in progetti pilota a supporto delle attività logistiche della CCCC nelle aree ad alto potenziale economico di Guangzhou e di Jiangsu, nel retroterra dei porti di Shanghai, Ningbo e Shenzhen, poli della logistica e della produzione ad alto valore tecnologico cinese e tutti scali dei servizi intercontinentali che fanno capo a Trieste. L'accordo impegna anche la CCCC all'attivazione di

magazzini logistici nell'area portuale dell'Adriatico orientale, con l'obiettivo di incentivare, attraverso lo sviluppo infrastrutturale, la crescita economica e la creazione di posti di lavoro in FVG.

Questi che ho elencato sono dati di fatto che però vanno contestualizzati in un quadro politico, fatto di delusioni e attese. Fin dal 2017, ben prima della firma di memorandum con i cinesi, si organizzavano in città convegni e dibattiti sulla funzione del porto, argomento che è sempre stato una spina nel fianco per l'inefficacia di tutte le politiche portuali precedenti alla nomina di Zeno D'Agostino. Su iniziativa di Limes club triestino si sono organizzati frequentati convegni con la partecipazione dell'Autorità portuale, del mondo imprenditoriale, universitario e scientifico: io stessa sono stata invitata ad una sessione delle "Vie della Seta e della Cultura" a presentare il libro "La Perla del Drago, Stato e Religioni in Cina"... anche se, in realtà, agli organizzatori premeva assicurarsi la presenza di un economista quale il prof Fabio Massimo Parenti (che aveva curato la prefazione del libro) e la presenza del Capo dell'Ufficio politico dell'Ambasciata RPC di Roma (che aveva sostenuto il libro) piuttosto che far conoscere la cultura cinese ... Ma intanto, si suscitava nel pubblico interesse per il possibile futuro del porto triestino.

Il clima cittadino di partecipazione alle sorti del porto e alle alleanze cinesi, in quanto foriere di sviluppo e occupazione, si è mantenuto stabile per tutto il 2018. Poi qualcosa è cambiato: improvvisamente la politica del governatore Fedriga si è fatta tiepida, qualcuno nel PD regionale ha insinuato dubbi sulla credibilità dei cinesi ipotizzando "svendite" delle risorse locali a fronte di una "colonizzazione cinese" e di interessi cinesi che potevano dispiacere ai nostri vicini (Austria, Slovenia, Serbia, Croazia...), sono stati rispolverati progetti di macro-regioni mitteleuropee... E così venni informata (in camera caritatis) che erano arrivati "osservatori USA" a dissuadere dai troppi accordi con i cinesi, poco graditi perché interferenti con antichi (ma mai dismessi) piani Marshall sulle attività portuali dell'Adriatico. Anche l'UE, di solito assente, raccomandava di non andare oltre i sentieri tracciati dai piani atlantici. Il Messaggero Veneto del Friuli infine, riabbracciando una linea di inconcludente campanilismo, si dichiarava distante dagli interessi cinesi-triestini sul porto ...

In questo clima, e nonostante che ad alto livello gli accordi continuassero e che le piattaforme logistiche/distributive di Shanghai fossero già operative, si è arrivati al presente momento cruciale: una segnalazione alla Guardia di Finanza ha prodotto la sentenza da parte dell'ANAC (Autorità nazionale anticorruzione) di dichiarare decaduto Zeno D'Agostino dalla carica di Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale (porti di Trieste e Monfalcone) per incompatibilità.

Secondo la sentenza-ghigliottina, D'Agostino, che ricopre questo ruolo dal 2016, non potrebbe farlo perché è presidente, dal 2015, anche di Trieste Terminal Passeggeri (TTP), nella quale l'Autorità portuale stessa ha una minima partecipazione. Quindi sembra che l'ANAC, come autorità amministrativa con compiti di tutela dell'integrità, controllo e contrasto della corruzione, si accorga solo ora, dopo cinque anni, del "disastroso" conflitto di interessi: davvero un ritardo incomprensibile, oppure una strana concomitanza di tempi che segue di poche ore la richiesta da parte dell'opposizione in Consiglio Regionale di un chiarimento sulla questione dei punti franchi, nuovamente dormiente dopo le speranze di sblocco di due anni fa.

L'Anac infatti dovrebbe avere una funzione preventiva piuttosto che repressiva, ma ha iniziato la sua attività in modo piuttosto travagliato, e dopo la nomina di Raffaele Cantone da parte di Matteo Renzi, Cantone stesso, in disaccordo con Giuseppe Conte, si è dimesso. L'ente è ora retto da ottobre 2019 ad interim da Francesco Merloni, professore di diritto ordinario amministrativo all'Università di Perugia. Ruoli e contesti molto lontani da quelli legati all'attività del porto di Trieste sotto la guida di Zeno D'Agostino, presidente la cui capacità è riconosciuta da tutte le parti politiche, ma anche distante da ogni polemica.

D'Agostino avrebbe concluso a novembre il mandato che ha svolto con competenze tecniche e professionalità, pronto a cogliere le possibilità di sviluppo, attento al rispetto delle regole, alla distensione e a non instaurare gare di concorrenza più o meno leale con i vicini di casa (Koper, Venezia e Ravenna).

Se la situazione non dovesse venire al più presto chiarita, per Trieste si aprirebbe uno scenario di congelamento dei traffici, di cancellazione della totalità degli introiti turistici per quest'anno, e per di più di ipotesi di non validità degli accordi a livello internazionale già sottoscritti dal 2016 a oggi: una minaccia che incombe non solo sugli accordi per la BRI, ma sulla collaborazione con l'Ungheria e con i porti della Germania e Nord Europa, sulle attività già avviate di logistica e infrastrutture ferroviarie con mezza Europa, e naturalmente sull'occupazione.

Come risulta dal documento riportato in nota 1, Zeno D'Agostino ha la solidarietà bipartisan di forze politiche e sindacali, della Regione, dei ministri Patuanelli e De Micheli, oltre che della città di Trieste.

Anche se tale solidarietà registra un'eccezione in coloro (pochi insofferenti) che seguono l'ex senatore Giulio Camber il quale ha rilasciato un'intervista (vedi nota 2) dal significativo titolo "Coronavirus, Trieste città cinese occidentale" alla locale Telequattro, dicendo varie amenità che rivelano una visione (si fa per dire!) di un'ignoranza e un'intolleranza che non voglio neppure commentare.

Sulla questione dunque si ricorrerà al TAR, sperando in una rapida soluzione, nel frattempo è stato nominato un Commissario straordinario nella persona di Mario Sommariva, attuale segretario generale del Porto, che ha il compito di garantire la prosecuzione degli impegni presi. E sarebbe davvero auspicabile la formazione di una Commissione internazionale che vigili e prenda decisioni sulle attività portuali del Porto Franco, cui partecipino Austria Slovenia, Ungheria, Germania e quanti altri abbiano interessi a percorrere le vie aperte da Trieste verso il mondo.

1. CONFETRA FVG (Associazione spedizionieri, agenti marittimi, terminalisti) comunitato:

"La comunità degli operatori portuali ha appreso con estrema preoccupazione la decisione dell'ANAC di dichiarare decaduto Zeno D'Agostino dalla carica di Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale. Non entriamo nel merito della delibera, perché il nostro mestiere consiste nel portare traffici commerciali alla piattaforma logistica regionale. Lo abbiamo fatto in anni bui e lo continuiamo a fare oggi, guardando con soddisfazione ai risultati raggiunti. Proprio per questo motivo, siamo preoccupati dal serio rischio che provvedimenti

amministrativi pur legittimi, ma miopi, possano vanificare il duro impegno profuso negli ultimi anni per rilanciare il nostro porto e il sistema logistico ad esso collegato. Un lavoro svolto con Zeno D'Agostino, col quale abbiamo condiviso la visione e la strategia. Enormi investimenti a favore dello sviluppo dell'intero sistema portuale potrebbero subire disastrose conseguenze se si mettesse in discussione la validità degli atti siglati dall'Autorità portuale. Ci chiediamo, quindi, come sia possibile attrarre investimenti nazionali ed internazionali con l'obiettivo di creare ricadute economiche ed occupazionali sul territorio ed anche in ambito nazionale dopo l'ennesima dimostrazione dell'incertezza normativa che caratterizza il nostro Paese. Questa incertezza ruba oggi il futuro del porto e della città di Trieste. Gli imprenditori e gli operatori, che esprimono totale supporto e solidarietà al Presidente D'Agostino, non si possono sostituire alla politica e alle istituzioni nell'individuare una soluzione, ma esigono con forza il rispetto del proprio lavoro e non accetteranno alcuna formula di governo dell'Autorità di Sistema Portuale che limiti le opportunità di sviluppo faticosamente create durante questi ultimi anni”.

2(<https://www.triestecafe.it/it/news/politica/coronavirus-camber-trieste-citta-cinese-occidentale-16-marzo-2020.html>). : «Pochi mesi fa abbiamo firmato un trattato commerciale con Pechino, è venuto il presidente di Pechino e ci ha onorati di questa visita. È stato firmato un accordo in 27 punti, dove il punto qualificante si chiama Trieste. Noi come dei perfetti pappagalli stiamo continuando a dire di come siamo fortunati perché a Trieste arriveranno i cinesi, vedrete che Trieste cambierà, finalmente cambierà faccia. Trieste sarà una grande città cinese nell'occidente. In questa grande città cinese nell'occidente che sarà Trieste ci sarà la possibilità di non avere più le elezioni, in Cina non ci sono da 70 anni circa, potremmo non avere la possibilità di avere sindacati. Può esserci la possibilità che i nostri cittadini siano controllati su quante volte al giorno vanno al cesso, attraverso telecamere che riescono a vedere ogni più piccolo particolare di persone e cose che si trovano a più di 1 km di distanza»...