

Il commissario: «Vorrei parlare con il prefetto di Trieste della questione  
Il solo traffico marittimo non basta. Serve un sistema logistico integrato»

## «Punti franchi nel retroterra per aumentare l'occupazione»

di Massimo Greco wTRIESTE «Per incrementare l'occupazione legata alle attività portuali non basta il traffico marittimo, bisogna puntare su un sistema logistico integrato imperniato sul rafforzamento e sull'ammodernamento degli spazi retroportuali. Perché è la qualità del servizio "a terra" ad attrarre il carico marittimo». Si potrebbe quasi parlare di un approccio neo-emporiale. Zeno D'Agostino, per esperienza manageriale, conosce la realtà interportuale nazionale, con i limiti e i difetti nel dialogo tra terra e mare. «Trieste e la portualità italiana in genere - ragiona il commissario dell'Ap - scontano gravi ritardi nella messa a punto di iniziative innovative in grado di alzare il valore aggiunto della movimentazione portuale». Non solo banchina, allora, ma rapida ed efficiente manipolazione delle merci. «Di recente sono stati realizzati magazzini ad alta automazione nel Piacentino (Amazon) e a Bologna (Interporto): anche i porti debbono giocare questa carta». Già, ma dove? «Le aree portuali presentano un problema difficilmente risolvibile - argomenta D'Agostino - in quanto il sistema concessorio ha limiti temporali che frenano gli investimenti privati. Gli spazi fisici a disposizione di una logistica portuale evoluta vanno reperiti dall'Autorità laddove le risorse private siano utilizzabili senza vincoli amministrativi». Da Ferneti a Cervignano non mancano esempi e opportunità sfruttabili. E magari trasferendo i punti franchi: «Mi piacerebbe parlarne con il prefetto di Trieste. Ma l'argomento è complesso e presuppone una puntuale documentazione». «Sono convinto che i punti franchi siano un asset importante - riprende il commissario - ma necessitano di condizioni operative per esserlo effettivamente. In altri termini, è inutile dire che abbiamo i punti franchi se poi la dogana ne limita l'esercizio». D'Agostino torna al punto cruciale della sua proposta, ovvero l'acquisizione di spazi retroportuali da parte dell'Autorità: «Non credo che occorran tempi biblici per operazioni di questo tipo. Nel periodo in cui ho lavorato all'Ap di Napoli, abbiamo definito un accordo con l'Interporto di Nola, a una trentina di chilometri dallo scalo partenopeo». Lo spunto di D'Agostino implica una solida rete di alleanze istituzionali e operative. «Con la Regione prima di tutto - sottolinea - e con le imprese ferroviarie, perché la relazione banchina-binario è essenziale. Trieste è uno degli scali marittimi italiani con la più elevata percentuale di movimentazione ferroviaria, parliamo del 40% sul totale. Un operatore, che intenda investire nel porto, lo fa pensando al fattore-treno». Il 40%, cui fa riferimento il commissario per il Porto nuovo, si deve per al 50% a Rail Traction Company, al 25% a Trenitalia, al 25% a Rail Cargo Austria. D'Agostino rimarca come Rfi (Fs) abbia messo a punto un primo progetto per infrastrutture e automazione della stazione triestina di Campo Marzio: un cantiere da 50 milioni di euro. La palla passa a Italferr per la stesura del "definitivo". ©RIPRODUZIONE RISERVATA