

Intervista di Alberto Rutter al Dr. Zeno D'Agostino, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale di venerdì 12 febbraio 2021, per la sua pubblicazione sugli organi di informazione e sulle *newsletter* del sito *web* dell'INU – Istituto Nazionale Urbanistica

A nome dell'INU ringrazio sentitamente per l'intervista concessa al Dr. Zeno D'Agostino, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale e Vicepresidente di ESPO - *European Sea Ports Organisation*, l'Organizzazione Europea dei Porti Marittimi. Definire il suo curriculum brillante risulta riduttivo, essendo stato ed essendo tuttora consulente e coordinatore attivo di comitati scientifici, tecnico-scientifici, di esperti, di consorzi e di progetti. È inoltre docente universitario ed ha rivestito incarichi di Amministratore Delegato e di Direttore Generale di diverse Società ed Autorità Portuali. La cordialità e la comprensione del Dr. Zeno D'Agostino sono ben note, attento nel mantenere le sue competenze al servizio del ruolo che svolge, seguendo rigorosamente la prassi, tutelando gli interessi e la sicurezza di tutto il personale impiegato presso l'*Authority* e mirando al vantaggio funzionale e commerciale della medesima. Svolge questi suoi compiti con costante perizia, abilità e determinazione, agendo contemporaneamente con umanità.

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale coordina un'articolata rete infrastrutturale e logistica, rappresentata in primis dai Porti di Trieste e di Monfalcone, *in secundis* da varie e vaste aree retroportuali.

Quali sono le prospettive del porto di Trieste? Quale è la sua specificità nel sistema portuale nazionale?

“Le prospettive dei porti italiani in generale e del Porto di Trieste, - in particolare-, possono essere analizzate attraverso due approcci, due distinte linee di sviluppo, la prima delle quali è legata ad un paradigma di tipo tradizionale: un porto si contraddistingue dalla notte dei tempi per corrispondere ad un luogo dove approdano natanti per il carico/scarico di merci e di persone. Questa è fondamentalmente la prima linea di sviluppo: ci si può aggiungere tutta la tecnologia che si voglia, ma questo è il paradigma della portualità. A questa visione è quindi legato lo sviluppo del Porto di Trieste, che non si è fermato nell'arco del 2020, -nonostante si sia rivelato un anno decisamente molto critico a livello internazionale, a causa dell'emergenza socio-sanitaria-, essendo interessato da tutta una serie di operazioni e di progetti molto attraenti: la chiusura dell'accordo sulla Piattaforma logistica, ricavata dall'ex Scalo Legnami, quella dell'accordo sulla cessazione dell'area a caldo e la dismissione della ferriera di Servola, le cui aree saranno convertite a funzioni portuali, la positiva sottoscrizione dell'accordo con gli Ungheresi riferito all'acquisizione dell'ex area TESECO. Il porto oggi non è più però solo uno scalo, bensì un sistema integrato infrastrutturale, logistico e di servizi: l'anno scorso ciò è stato testimoniato dall'ingresso di Duisburg nell'Interporto di Trieste e dal completamento del rinnovo e dal ripristino per il servizio merci della quasi totalità del tratto in territorio italiano della ferrovia Transalpina, ovvero la linea Trieste Campo Marzio – Rozzol/Montebello – Guadiella – Villa Opicina¹, che serve il Porto Nuovo di Trieste, riuscendo ad organizzare il primo treno nel marzo

¹ Trieste (Città e Porto Franco dal 1719), venne unita dal 1856 in poi da una prima linea ferroviaria che, completata in diverse fasi, la collegò a Vienna via Aurisina, Villa Opicina, Divaccia/Divača, San Pietro del Carso/Pivka, Postumia/Postojna, Lubiana/Ljubljana, Marburgo/Maribor e Gratz.

La ferrovia, a doppio binario, fu realizzata e gestita da una Società privata, la *Südbahn* o Meridionale S.p.A., che rimase a lungo operatore della linea sino alla Redenzione e, quindi, al ricongiungimento di Trieste e della Venezia Giulia storica all'Italia. Verso la fine del XIX sec., tuttavia, poiché questa Società manteneva pedaggi troppo elevati per il trasporto delle merci, il Governo centrale dell'Impero Austro-ungarico decise che l'allora capitale imperiale, Vienna, venisse collegata al

2020, quindi in pieno lockdown, nel periodo peggiore, traguardo di importantissimo valore infrastrutturale-commerciale. Eventi che hanno dato complessivamente avvio ad operazioni che, -nel corso del 2021 e via dicendo-, subiranno un ulteriore consolidamento: questo approccio è legato alla visione che abbiamo un po' tutti di un sistema portuale.

Altro tema fondamentale, che stiamo cercando di portare avanti da anni, che costituisce la seconda linea di sviluppo, corrisponde alla concezione del porto come qualcosa di diverso, di totalmente distaccato dalla sopraccitata visione paradigmatica: il porto non può, né dev'essere solo un hub trasportistico, bensì, armonizzandosi alla concezione della Next Generation Europe, dobbiamo pensare al porto anche come hub energetico e hub tecnologico-digitale. Il concetto di hub energetico non si traduce esclusivamente nell'concetto di trasformazione energetica all'interno della vecchia concezione paradigmatica precedentemente descritta nella visione, ma di rendere il porto produttore energetico e nodo di arrivo e di transito delle reti tecnologiche e digitali, ovvero ganglio di cavi sottomarini, che costituiscono un importantissimo network, la logistica dei quali è molto simile a quella che connette le grandi navi. Il passaggio dal concetto di porti quali nodi trasportistici a quello dei porti quali nodi d'interconnessione di una rete globale tecnologico-digitale è dunque abbastanza automatico. Quanto appena descritto costituisce una nuova concezione del ruolo dei porti che vorremmo consolidare all'interno di una visione più tradizionale, dando contemporaneamente impulso al ruolo degli scali nell'ambito della produzione energetica carbon-free".

suo principale porto, Trieste, da un'altra linea ferroviaria, gestita direttamente dalle Imperialregie Ferrovie Statali austriache (*kk.St.B.*). Questa seconda ferrovia, a binario unico, collegò Trieste a Vienna dal 1907 e venne battezzata, in lingua italiana "Transalpina". Il suo tracciato si snodava e si snoda collegando il Carso interno (onde il nome tedesco officioso del tratto carsico, "*Kartsbahn*", mentre quello ufficiale dell'intera linea fu, ed è, "*Wocheinerbahn*"), a Gorizia, alla Carniola ed alla Carinzia, ovvero da Trieste Campo Marzio attraverso Villa Opicina, Duttoglian/Dutovlje, San Daniele del Carso/Štanjel, Rifemberg/Branik, Prevacina/Prvačina, Gorizia, Santa Lucia di Tolmino/Most na Soči, Piedilcolle /Podbrdo, Jesenice ed oltre.

La linea esercitò servizio regolare per soli otto anni, sino allo scoppio della Prima Guerra Mondiale. Alla fine del conflitto, il tracciato venne diviso in tre tratti tra l'Italia, la nascente Jugoslavia e l'Austria: il tratto da Trieste Campo Marzio a Piedilcolle/Podbrdo all'Italia; il tratto dal tunnel di Piedilcolle/Podbrdo a Jesenice alla Jugoslavia, il tratto successivo rimase in territorio austriaco.

N.B.: fino al Primo Conflitto Mondiale, Jesenice, Postumia, Lubiana e Maribor (ecc.), vennero designate ufficialmente ed in *primis* con il toponimo tedesco: Assling, Adelsberg, Laibach e Marburg rispettivamente.

Alla fine della Seconda Guerra Mondiale, l'Italia, -uscita sconfitta dal conflitto-, perse il 90% del territorio della Venezia Giulia storica e l'intera Provincia di Zara o di Dalmazia. Gorizia, Trieste, Pola ed i loro immediati circondari, costituirono la Zona A del Governatorato militare alleato, denominato TLT – Territorio Libero di Trieste. Capodistria, il suo immediato circondario ed il territorio, fino al fiume Quieto, divennero la Zona B del TLT, in amministrazione provvisoria jugoslava. Nel 1947, con la firma del Trattato di Pace di Parigi, Gorizia venne ricongiunta all'Italia, mentre Pola passò alla Jugoslavia. La restante Zona A del TLT, privata dei Monti di Muggia, rimase in amministrazione provvisoria angloamericana, la Zona B con l'entroterra muggesano in amministrazione provvisoria jugoslava. La tratta iniziale della ferrovia Transalpina, da Trieste Campo Marzio al confine di Monrupino, rimase nella Zona A del T.L.T. Nel 1954, La Zona A venne restituita all'Italia, divenendo la nuova Provincia di Trieste, la Zona B rimase definitivamente sotto sovranità jugoslava (oggi territorio sloveno). Nel 1976, il Trattato di Osimo suggellò il definitivo consolidamento della linea di demarcazione sancita nel 1947 quale confine di Stato tra l'Italia e la Jugoslavia (l'attuale confine italo-sloveno).

Dal documento di governo Next Generation Italia sembra che si voglia investire molto sulla portualità, l'intermodalità nave-ferro. Emerge poi un particolare interesse per Genova e Trieste come porti funzionali all'interscambio con il Centro e con il Nord Europa (NE e NO rispettivamente). Condividi questa impostazione? E in questo quadro, quale ruolo potrebbero avere porti importanti come Gioia Tauro o Taranto?

“Chiaramente condivido questa impostazione, poiché ho contribuito a costruirla, basando su di essa la progettualità inerente il Porto di Trieste, definendola in armonia con la visione comunitaria e nazionale e, quindi, con lo sviluppo dei progetti che vi sono stati inseriti, rispettando la prassi richiesta da Bruxelles, ovvero la definizione e la misurazione dei loro impatti occupazionali, dei loro impatti ambientali, ecc., per un valore complessivo di 380 milioni di Euro. Per quanto riguarda porti come Gioia Tauro e Taranto, li conosco abbastanza bene, avendo personalmente trascorso abbastanza tempo nel Mezzogiorno; il ragionamento da fare nei loro casi è molto più ampio e si inquadra in una visione comunitaria del ruolo della portualità dell'Europa Mediterranea, che è stato non totalmente, ma abbastanza dimenticato ed estromesso dagli obiettivi della progettualità comunitaria, rispetto a dieci-quindici anni fa., come centro del ragionamento di figure illuminate quali Loyola De Palacio². Negli ultimi quindici anni la “testa” dell'Europa comunitaria non è più rivolta verso il Mediterraneo, ma verso Levante, il che significa al “Vicino Est”, ovvero all'Europa Orientale (comunitaria e non), piuttosto che al “Far-East” (Cina, Paesi centroasiatici, ecc.). Ciò determina un problema che non è solo trasportistico: se l'Europa non riesce a fare un ragionamento importante inerente le sue relazioni verso Sud, ma solo verso Est, -in un'ottica, per giunta, quasi solo paramilitare (in rapporto a potenziali conflitti, in primis con la Russia, per intenderci-, perde una grande opportunità, soprattutto nei confronti della Cina che, viceversa, investe tantissimo in Africa. Il paradosso è che l'Europa comunitaria, che dista dall'Africa poche miglia marine, non ha compreso questa sua opportunità a differenza della Cina che, comprendendo molto bene il grande valore dell'Africa stessa vi si è rinsediata, traendone profitto.

Questa situazione danneggia, ovviamente, il ruolo di Gioia Tauro e di Taranto: il vero tema non è finanziare i porti del Sud, il tema è sviluppare una linea strategica comunitaria che dia un senso alla portualità del Sud; tuttavia, se non si sviluppa questa linea strategica, in primis italiana, ma chiaramente, in maniera più rilevante, comunitaria continentale e se non si recupera la sensibilità di capire quanto decisivo e fondamentale sia il rapporto tra l'Europa comunitaria ed il Mediterraneo meridionale, la situazione diviene critica, danneggiandoci. Ridurre il problema al tema “ci sono i soldi” o “non ci sono i soldi” per il Mezzogiorno e per i porti del Mezzogiorno d'Italia non è proficuo; il tema scottante è come non sussista né una concezione nazionale né comunitaria del ruolo-chiave rivestito dalle relazioni tra l'Europa comunitaria e l'Africa: solo recuperando quella consapevolezza e ricostruendo una strategia relazionale commerciale con il Mediterraneo meridionale si valorizzerebbero i settori del territorio italiano e le loro infrastrutture più vicine alle coste africane, assicurandone il rilancio ed il beneficio economico”.

2 Ignacia de Loyola de Palacio del Valle-Lersundi (Madrid. 1950 – 2006). Donna politica spagnola, esponente del PP – Partito Popolare. Divenne Vicepresidente della Commissione Europea con delega ai rapporti al Parlamento Europeo, i trasporti e l'energia, durante il governo della Commissione Prodi (2000 – 2005).

...È, dunque. un'occasione, un'opportunità mancata!

“Sicuramente sì: è comprensibile, è chiaro ed è oggettivo che la fine delle strategie commerciali è corrisposta alle “Primavere arabe”, dieci-quindici anni fa; nella storia più recente, il Nord Africa divenne inaccessibile anche per motivi di sicurezza. Parecchi Paesi africani superarono tuttavia quel drammatico periodo di incertezza e/o di destabilizzazione e la Cina non è stata a guardare (i Cinesi l’hanno capito da tempo). Qualora l’Europa comunitaria intendesse rivestire un ruolo, deve cominciare ad uscire dai propri confini, deve definire cosa intende fare al di fuori di essi. Se non facesse ciò, ovvero riacquisire una visione globale, ne uscirebbe commercialmente perdente. Essendo io Vicepresidente di ESPO - European Sea Ports Organisation, non posso non riconoscere che la responsabilità non sia anche nostra: nell’ambito comunitario e continentale predomina comunque una linea di pensiero nettamente nordeuropea, complice una radicata visione pessimistica del ruolo dell’Unione Europea e la mancanza di un adeguato investimento di tipo cognitivo su quelle persone che dovrebbero essere presenti in ambiente comunitario e continentale e che dovrebbero anche rappresentare l’Italia e ciò che accade in Italia. Bisognerebbe dunque investire in questo senso, non avendolo finora adeguatamente fatto; parlando di portualità, bisognerebbe difendere questo ragionamento, instaurando un’adeguata dialettica assieme a spagnoli, francesi, greci, ecc., ma anche, ovviamente, con i nostri “vicini di casa”, quali sloveni e croati. In qualche modo, nella veste di Vicepresidente di ESPO sto cercando di portare avanti proprio questo ragionamento”.

L’intermodalità è uno dei punti su cui sembra si voglia investire con le risorse del recovery fund in una prospettiva di competitività e di transizione ecologica. L’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale è già impegnata su questo fronte, a che punto siamo?

“Siamo a buon punto: il tema vero è che non si può pensare di aumentare quella che è la percentuale di utilizzo della ferrovia per il trasporto merci. Non si può pensare che siano solo le infrastrutture a determinare il trasferimento modale: è uno dei problemi generalizzati dei quali soffriamo a livello della dotazione e delle peculiarità dei porti nazionali; è un problema che non riguarda sicuramente il Porto di Trieste: si pensa sempre che per aumentare la quota ferroviaria, bisogna investire, incrementando o potenziando le infrastrutture. Un tema fondamentale, piuttosto, è proprio quello urbanistico. Sussiste una potenziale capacità di razionalizzazione del territorio, sfruttando zone ed insediamenti industriali, logistici, ecc.: non si può pensare di creare massa critica per alimentare, -solo successivamente-, i flussi ed i servizi intermodali. Il tema fondamentale è quello, ma non è legato a questa intervista, perché l’ho sempre sostenuto³. Il cercare di risolvere diffusamente, -lo avevo anche scritto-, il problema del trasferimento modale delle merci, pensando di trasferirle via ferrovia, corrisponde al rintracciare la pillola giusta contro il mal di testa senza capire prima il motivo dei sintomi...”

È la prima questione che riguarda il dibattito o comunque le strategie relative al trasporto ferroviario delle merci: non si può pensare che si lasci all’anarchia totale la localizzazione industriale e logistica delle imprese e, solo successivamente, ci si ponga il problema di trasportare le merci sui treni; è troppo tardi!!! Bisogna invece affrontare un ragionamento centripeto nei confronti di quelli che risultano nodi caratterizzati da un’elevata accessibilità ferroviaria e da un’alta densità industriale e logistica e che, solo a quel punto (la conseguenza

3 e chi sottoscrive questa intervista lo conferma, essendo stato testimone in diverse occasioni di quanto sostenuto dal Dr. Zeno D’Agostino.

è quasi diretta ed automatica), le merci vengano inoltrate via ferrovia. Mi sembra così semplice ed è poi quello che fanno tanti altri Paesi, comunitari e non; mentre noi tralasciamo ciò, permettendo una forte autonomia a livello decentrato, a livello periferico attraverso la pianificazione urbanistica e poi, alla fine, non riusciamo a ottenere gli stessi risultati di altri Stati comunitari ed europei non comunitari ”.

Rispetto alle merci imbarcate e sbarcate a Trieste e Monfalcone, qual è la quota che ha origine destinazione l'Europa?

“il 90%: è in pratica la percentuale esattamente opposta a quello dei traffici di tutti gli altri Porti italiani, ove la quota di merci imbarcate e sbarcate con origine/destinazione il territorio nazionale oscilla tra il 90% ed il 100%. Trieste è l'unico porto italiano caratterizzato da questo tipo di rapporto riferito ai suoi flussi peculiari; conseguentemente le questioni e l'organizzazione rendono originale le specialità del porto citato, perché il mercato che serviamo è l'esatto opposto di quello servito da qualsiasi altro Porto italiano”.

Per quanto abbiamo parzialmente già affrontato l'argomento, qual'è il peso del trasporto ferroviario e quali sono i nodi critici e quali gli interventi necessari per lo sviluppo della intermodalità nave ferro?

“Ritorno al tema che dicevo prima, aggiungendo che, come Autorità di Sistema Portuale, cerchiamo di investire sui nodi e sulle infrastrutture già esistenti, senza progettarne di nuovi e cercando di utilizzare e recuperare linee, nodi ed impianti logistici (interporti, scali, aree retroportuali), già esistenti: è questa la vera strategia, per varie ragioni. Ciò permette infatti di scongiurare problemi che caratterizzano profondamente l'Italia nel costruire qualcosa di nuovo, quali la lentezza amministrativo-burocratica inerente la progettazione di nuove infrastrutture, quella della loro realizzazione esecutiva ed il rischio di impatto ambientale. I sistemi territoriali che permangono ancora in equilibrio è meglio mantenerli tali: il tema è la velocità nei confronti del mercato. Sfruttando la dotazione infrastrutturale già esistente, risultiamo più veloci nei confronti dei nostri clienti. Altro tema è connesso alla pianificazione che ha individuato e condotto, anche nel passato recente o relativamente recente, alla costruzione di determinati nodi, che risulta tuttora molto efficace ed efficiente, permettendo a quei nodi di godere di un'ottima accessibilità ferroviaria, stradale ed autostradale, risultando competitivi e permettendo più facilmente l'agevole e vantaggioso trasferimento modale; mentre non ragionare sulla capacità di concentrare la domanda di traffico merci sui singoli nodi, -che è un po' quello che vedo e sento fare, anche un po' per ignoranza-, non è ciò che caratterizza l'attività dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale. I suoi risultati sono, viceversa, ottimi: nel 2019, il 56% dei traffici container da/per il Porto di Trieste sono stati garantiti dalla modalità ferro; non conosco altre realtà portuali i cui flussi di container trasportati su ferro superino il 30%; ci si può azzardare a sostenere che il 56% dei flussi container su ferro raggiunto dal Porto di Trieste due anni fa si avvicini al record mondiale o poco meno.

Come giudica l'attuale sistema di pianificazione portuale? In particolare, che ruolo assegna al Documento di Pianificazione Strategica di Sistema?

“Il vero timore, lo confesso, dovendo essere da un lato un po' visionari, dall'altro assai concreti, è che non si riveli un documento più strategico piuttosto che uno strumento di pianificazione territoriale, nel senso che, a mio parere, debbano fare testo i singoli Piani Regolatori Portuali, sebbene armonizzati al Piano di sistema. Mi sembra una forte rigidità fornire, tuttavia, al Piano di sistema una valenza sovraordinata rispetto ai Piani Regolatori Portuali. Io lavorerei di più, piuttosto, sull'armonizzazione degli strumenti di pianificazione regionale e subregionale con i Piani Regolatori Portuali, perché altrimenti ci si imatteremo in una giungla ingestibile; dobbiamo sempre ragionare sul fatto che se io devo fare un adeguamento tecnico funzionale ad un Piano regolatore, devo ormai rivolgermi al Consiglio Comunale della Città che ospita lo scalo portuale: allora è chiaro che questo diventa un elemento non più tecnico, ma addirittura, in alcuni casi, politico e può divenire uno strumento per bloccare lo sviluppo di un Porto. Ora, è comprensibile che anche la Città abbia le sue esigenze e, nel caso specifico dei rapporti tra l'Autorità del Sistema Portuale del mare Adriatico Orientale ed i comuni di Trieste e quello di Monfalcone, sono quello personalmente più impegnato nel garantire, mantenere e promuovere una dialettica positiva e propositiva.

Ribadisco, tuttavia, in riferimento al Documento di Pianificazione Strategica di Sistema, sarei propenso a considerarlo più uno strumento strategico, appunto, piuttosto che pianificatorio, perché, altrimenti, ho paura che non giungeremo mai all'approvazione di questi piani, belli, ben costruiti, con tutti i giusti crismi, ma, alla fin fine, irrealizzabili e ciò non è certamente quello che desideriamo”.

Esiste un disegno d'insieme per la portualità nazionale. Cosa si è fatto dopo il Piano strategico nazionale per la portualità e la logistica?

“Diciamo che si era cercato di dare un senso alla Conferenza dei Presidenti, che avrebbe dovuto divenire un organismo di reale confronto dal punto di vista delle strategie da parte del centro rispetto alle periferie, cui corrispondono tutti i porti. A tutt'oggi essa, in verità, non ha funzionato, nel senso che, alla fine, è stata utilizzata poco e quindi, da questo punto di vista, bisognerebbe che funzionasse un po' di più. Servirebbero poi, comunque, dei documenti di pianificazione a livello nazionale che risultino un po' più “coercitivi”, tra virgolette, nel senso che, alla fine, tutte le Autorità di Sistema sono Enti dello Stato e lo Stato deve decidere quello che deve succedere.

Essi mancano ancora, perché non sono semplici da realizzare, perché viviamo un Paese la cui estensione delle coste ed il cui numero di porti sono almeno dieci volte quelli dei Paesi con i quali noi entriamo in competizione. Va compiuto, tuttavia, uno sforzo molto forte per concentrarsi sui temi della portualità e del mare, che sono divenuti, negli ultimi dieci anni, temi centrali, una parte fondamentale delle relazioni tra l'Italia ed il resto del mondo, così come il mare stesso lo è ridiventato. Ci dev'essere, quindi, una forte attenzione alla portualità, perché al suo ruolo, ad esempio, da cinque anni a questa parte, vengono sempre più spesso associati importanti aspetti geopolitici (come precedentemente non avvenne). Ho sempre sostenuto che il tema della portualità non può essere esclusivamente compito del solo Ministero dei Trasporti e

delle Infrastrutture⁴, ma, a seguire queste questioni, dovrebbe essere chi governa lo Stato, ovvero lo stesso Presidente del Consiglio (oltre al Ministro ed al Ministero competente), a causa delle correlazioni e delle fortissime conseguenze su tutta una serie di elementi di competitività dello Stato.

Ritengo che la figura del Presidente del Consiglio dovrebbe essere ben più direttamente coinvolta nelle questioni e nella gestione dei Porti e soprattutto che si renda necessaria una ulteriore classificazione dei Porti, sancendo in qualche modo, -che sia condivisibile o meno, che piaccia o meno-, che almeno Genova e Trieste rivestano un ruolo diverso dagli altri Porti. L'operazione di classificare i Porti in maniera diversa, e di non ritenerli tutti uguali è sicuramente qualcosa che andrebbe fatto, soluzioni diverse ci condurrebbero altrimenti a perdere di logica. Scelte diverse risulterebbero illogiche, non si rivelerebbero risolutive, riportandoci all'inefficacia dei piani manifestatasi quando abbiamo cercato di ragionare nei confronti dei Porti".

Al Porto di Trieste è associata spesso la “moderna Via della Seta”; lo scontro America-Cina e gli effetti della pandemia stanno cambiando il quadro delle rotte e delle filiere commerciali?

Mi rendo conto che ormai ci sono forti implicazioni geopolitiche nel contesto di quello che succede nei Porti, però non sono sicuramente un “grande tifoso” dell’interferenza geopolitica nei Porti. Io ormai sento discorsi incredibili, su quelle che sono le strategie geopolitiche connesse, interne o relative ai Porti. Parliamoci chiaro, però: sono abbastanza “in prima linea” nello sviluppo di strategie portuali, non solo a livello nazionale, ma anche comunitario ed internazionale e non mi sembra di avere mai incontrato qualcuno che se ne occupi come me a risultare realmente influenzato dalle relazioni e/o dalle correlazioni geopolitiche. È chiaro, però, che la guerra commerciale a livello globale tra la Repubblica Popolare Cinese e gli Stati Uniti d’America ha profondamente mutato la situazione e, da questo punto di vista, trattare con un soggetto cinese non è più così semplice come qualche hanno fa, essendo cambiate le dinamiche. Questo però riconduce al tema del quale ho parlato in precedenza a proposito dell’Europa, e cioè che essa debba rialzare la testa, in mezzo a questa guerra commerciale. L’Unione Europea, che, per quanto mi riguarda, rimane il territorio più importante al mondo, dal punto di vista dell’innovazione, non può pensare di rimanere terza parte. La relazione Italia – Germania che si è, per esempio, sviluppata a Trieste è un valido embrione di quella che potrebbe divenire una relazione molto più forte a livello intracomunitario che permetta di instaurare un rapporto ben più saldo

dell’Unione Europea compatta con altri Paesi dell’Asia Centrale o dell’Estremo Oriente, collocati lungo la Via della Seta o alle sue estremità che possano mantenersi o ridiventare proficui interlocutori commerciali. La Via della Seta costituisce attualmente il corridoio trasportistico e commerciale più importante e fiorente al mondo, giocoforza l’Unione Europea e l’Italia devono porsi in gioco per usufruirne attraverso una missione ed un’azione comunitaria. Ci mancherebbe che non fossimo presenti e non usufruissimo delle floride implicazioni economiche della principale rotta commerciale terrestre del geoide. Chiaramente ciò non significa sposare linee o visioni, a prescindere da quella cinese, al di fuori del contesto europeo.

4 L’intervista venne eseguita il 12 febbraio 2021, ultimo giorno in carica del Governo dell’On. Giuseppe Conte, cui succedette quello dell’On. Mario Draghi. La dizione del MIT - Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture divenne in seguito Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile.

Lei è anche impegnato in organismi importanti come la piattaforma strategica nazionale UIRnet. La logistica e la digitalizzazione sono strumenti indispensabili, ma non pensa che sia ugualmente importante aver un progetto territoriale d'insieme di un piano che una volta si chiamava Piano Generale dei Trasporti?

Il tema della digitalizzazione è chiaro che risulti importante, però chi lavora a livello digitale sa bene che porre la tecnologia al servizio di un sistema disorganizzato e disordinato, genera ulteriori problemi. La tecnologia moderna ed innovativa, non può risolvere da sola chissà quante questioni: ben venga, quindi, -come s'è discusso precedentemente-, il Piano nazionale della logistica, in quanto esclusivamente da esso si può cavare un aspetto di tipo tecnologico; tenere separate le cose non ha nessun senso ed è controproducente: viene prima l'organizzazione, poi la tecnologia. Bisogna ricordarlo sempre.

Pensa che occorra, dopo il DL 169/2016, porre mano ad una nuova revisione della L.84/94?

Ritengo superfluo affrontare tutte queste modifiche; non penso risultino necessarie. Ogni qualvolta invito addetti ai lavori a venire a Trieste, sembra che qui facciamo tantissime cose, pur essendo noi un Ente Pubblico non economico. L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientate è adeguatamente fornita di strumenti operativi che coincidono con le sue Società partecipate, dotate di capacità autonoma e dinamismo d'Impresa che non è quello dell'Ente Pubblico, però non vedo questa grande necessità di revisione del D.L.169/2016, ma, attenzione, con il contenzioso già in atto e che si svilupperà nei confronti di Bruxelles, è chiaro che probabilmente saremo quasi sicuramente costretti ad affrontare delle operazioni di revisione che purtroppo ci verranno dettate dall'esterno, ovvero dagli Organismi comunitari preposti. Personalmente non sono un grande estimatore delle Società private, ecc., ritenendo invece utile, -a prescindere dall'assetto di tipo societario ed amministrativo delle singole Autorità-, molto importante la classificazione alla quale ho accennato prima. Il punto è che si può pensare di avere modelli di assetto delle singole portualità a seconda della loro classificazione a livello nazionale, cosa che, essendo tutti i porti uguali, -sotto questo aspetto-, in questo momento, non sussiste: è dunque necessario elaborare quella classificazione e poi, a quel punto, verificare quale sia la restante strumentazione per procedere ad una eventuale adeguata riforma dell'assetto delle singole Autorità di sistema ■

Alberto Rutter