

**Il sindaco Honsell: la nostra industria è riferimento europeo
Colautti (Ap): giochiamo di squadra. Martines (Pd): sciocchezze
Agrusti nel mirino
«La sua visione è minimalista»**

di Maurizio Cescon UDINE Hanno suscitato un vespaio le parole del presidente di Unindustria Michelangelo Agrusti sulla «Destra Tagliamento strategica» e sulla ventilata rottura dell'asse economico e politico con Udine, guardando altrove, a Venezia come a Trieste. Tanti sono i motivi di dissidio "territoriale", dal futuro delle Camere di commercio alla fusione tante volte auspicata e poi evaporata tra le Confindustria delle due province, per passare agli attriti tra le Fiere. Il sindaco del capoluogo friulano Furio Honsell osserva che «l'industria udinese, sia nei settori più tradizionali (vedi Snaidero, Fantoni, Pittini, Calligaris, Danieli, Moroso, solo per citarne alcune) che in quelli innovativi biotech (Biofarma di Germano Scarpa), è punto di riferimento non solo italiano, ma europeo. Il ragionamento che si sta facendo su una Camera di Commercio unica regionale rischia quindi di indebolire il nostro sistema economico, che ha sempre avuto nel pluralismo uno dei suoi punti di forza per resistere alle crisi. Tutti i ragionamenti sul porto di Trieste hanno senso solo se portati avanti parallelamente allo sviluppo degli interporti e poli intermodali delle aree industriali udinesi, Cervignano e Gorizia, e l'asse ferroviario europeo Adriatico Baltico verso Tarvisio». Critico con la visione di Agrusti pure il capogruppo di Alternativa Popolare in Regione Alessandro Colautti. «Pordenone retroporto di Trieste? Se la prospettiva delineata non è funzionale a una partita politica tutta interna al mondo industriale - dice Colautti -, è una visione minimalista che non fa onore alla sua intelligenza. Con lo scalo di Trieste divenuto finalmente competitivo a livello internazionale, a essere retroporto naturale è l'intera regione. E forse non basterà neppure essa. Con Trieste locomotiva internazionale, è l'intera regione che dovrebbe giocare di squadra per trarne i maggiori benefici. Che non passano per l'accantonamento di un'area della regione, quella udinese, che resta ancora il cuore della manifattura. Auspicio che gli industriali regionali, sempre molto critici nei confronti degli atteggiamenti della politica, siano esempio di unità e strategia di sviluppo per il Friuli Venezia Giulia, sapendo mettere le basi per sfruttare al meglio le nuove prospettive che si stanno aprendo». L'ex presidente della Camera di commercio di Udine nonché ex assessore regionale della giunta Illy Enrico Bertossi auspica, dal canto suo, «una forte sinergia paritaria e leale tra Udine e Pordenone, che costituirebbe l'asse portante economico e politico del Friuli Venezia Giulia con benefici per tutti. Non si può negare che da troppi anni esista una questione Friuli o, meglio, il problema dell'assenza di peso di Udine e della sua provincia, stretta d'assedio da una parte da Trieste e dall'attrazione fatale che esercita nei confronti di Gorizia e dall'altra parte da Pordenone che, pur di non fare sinergia con Udine, preferisce andarsene con Treviso o Venezia». «Il porto franco di Trieste è una novità di tale forza per il nostro territorio - osserva il consigliere regionale del Pd Vincenzo Martines -, talmente rilevante, da essere una pagina di svolta per l'intero sistema economico e sociale in Friuli Venezia Giulia. Il Friuli non può che salutare con grande soddisfazione il risultato sul porto di Trieste. Non ho parlato con Agrusti o con i rappresentanti del mondo economico pordenonese, certo che se la "strategia" fosse: alleiamoci con Treviso e Trieste e chi se ne frega di Udine, la riterrei una sciocchezza, ma sono sicuro che chi si occupa di sviluppo e progresso non può ragionare per "confini", né per schemi che forse in passato hanno avuto senso, ma che oggi sarebbero asfaltati dalla globalizzazione. Al di là delle legittime singole considerazioni, un "sistema" economico come quello del nostro territorio non può sopravvivere l'uno senza l'altro, se mai il tema è come migliorare la rete delle relazioni industriali in Friuli.

**Chiara Mio: sono favorevole a un progetto che supera divisioni e guarda al futuro
«Un'occasione per il manifatturiero»**

PORDENONE «Vedo con favore un progetto che superi i confini del passato e che sa guardare al futuro. Un progetto che coinvolge tutti e con pari dignità». Così Chiara Mio, economista, docente

alla Ca' Foscari e presidente di Crédit Agricole FriulAdria, rispetto al progetto di Unindustria su Pordenone retro-porto e retro-cantiere, presentato martedì nel corso dell'assemblea dell'associazione degli industriali. «Un progetto che guarda a Friuli Venezia Giulia e coinvolge il Nordest fino all'Emilia Romagna, nel quale non posso non riconoscermi perché parte dalla lettura del territorio, delle sue potenzialità, delle sue infrastrutture e dispiega le capacità delle imprese che vi operano». Chiara Mio richiama le "nuove rotte" del manifatturiero che vedono nell'Adriatico una nuova via di comunicazione e di trasporto strategica per i traffici con il nord Europa e il resto del mondo, e che apre a potenzialità «praticamente infinite». Diventerebbe dunque possibile un manifatturiero che conserva qui la progettazione, commissiona altrove la realizzazione di componenti che, attraverso le rotte mercantili, arrivano ai porti del Nordest, Trieste e Venezia in primis, e consentono l'assemblamento del prodotto finito che si fregerebbe del valore aggiunto del made in Italy. E se a questo progetto sommiamo le potenzialità di industria 4.0, ovvero la digitalizzazione della produzione, non è escluso un prodotto interamente made in Italy in loco. Una straordinaria occasione di crescita e di sviluppo, quindi, per le imprese pordenonesi, friulane, nordestine, che possono beneficiare delle reti infrastrutturali e del vantaggio di avere, insediata in Fvg, con cantieri a Monfalcone ma anche a Marghera, una delle più grandi aziende mondiali della cantieristica, con ordini in portafoglio che traggono i prossimi 5 anni, interessata ad avere fornitori di qualità, e possibilmente non troppo distanti. La capacità di cogliere queste opportunità determinerà il successo di questo progetto. (e.d.g.)

bono

«No a polemiche di basso rango»

«Ho detto che in Italia mancano i corpi intermedi, quella classe dirigente, che aiuterebbe l'azione di governo, indistintamente». Lo ribadisce Giuseppe Bono rilanciando il messaggio trasmesso «alla platea riunita in occasione dell'Assemblea generale dell'Unione industriali di Pordenone». Bono ha spiegato ieri di non aver voluto mettere nel mirino specificatamente il Pd o la persona di Matteo Renzi (che infatti non ha citato, come riportato correttamente nell'articolo del Mv). «Non è mio costume alimentare polemiche di basso rango», ha concluso.

la replica

AREA DA SEMPRE BARICENTRO DEVE CREDERE IN SE STESSA

Tutte le idee innovative che portano sinergia tra i grandi gruppi industriali come Fincantieri e il sistema manifatturiero di minori dimensioni sono da prendere come fatto positivo perché integrano il nostro sistema molto composito, di piccole e medie e grandi industrie sia nel settore della produzione sia nei servizi. Io resto alla concretezza dei fatti: un conto è parlare di rapporti politico-istituzionali fra le categorie, altro è disegnare una mappa geografica che abbracci vari territori provinciali. Dinamiche che devono anche far riflettere noi rappresentanti del mondo economico, sul fatto che Udine e il Friuli, da sempre baricentro della produttività regionale, debbano credere più in sé stessi e mettere in campo tutte le possibili sinergie tra istituzioni, università, centri di ricerca e soprattutto aziende per rendere sempre più innovativo, competitivo e internazionale tutto il sistema economico regionale. Per quanto riguarda il sistema logistico la Camera di commercio di Udine nel 2013 aveva fatto elaborare dall'Ocse uno studio sull'integrazione fra i porti maggiori e minori, interporti, sistema viario su gomma e rotaia, presentato e discusso con l'allora assessore regionale Riccardi e l'attuale presidente Serracchiani, a rimarcare in quanto crediamo profondamente nell'integrazione, non di alleanze "contro" ma di alleanze "a favore" di tutto il territorio. Il caso delle Camere di Commercio è poi paradigmatico: Udine, Gorizia e Trieste, la stragrande maggioranza del territorio, del valore aggiunto, delle imprese, d'accordo per una razionalizzazione a due enti, per questioni di affinità territoriali e per una gestione del passaggio con minori traumi possibili anche per i dipendenti coinvolti. Pordenone contraria: o una Camera o niente - e non riuscirò mai a capire come "nessuna razionalizzazione" sia meglio di una razionalizzazione a due

enti. Eppure sono in atto tentativi di scavalcare l'assetto, votato a larghissima maggioranza a livello nazionale, oltre che caldeggiato dalla maggioranza del territorio del Friuli Venezia Giulia. Invece di lavorare per unire aree affini, un'unione peraltro rispettosa di una legge approvata da questo Governo, mi sembra si lavori per creare ulteriori divisioni. Sono amareggiato per la questione camerale e la palese mancanza di collaborazione fra territori e istituzioni, quando invece saggiamente si dovrebbero creare percorsi di condivisione, come ha fatto positivamente, per esempio, l'assessore Bolzonello con i distretti dell'arredo e dell'agroalimentare. Dall'altro sono fiducioso perché probabilmente l'emergere di una "questione" di rappresentatività di Udine e del Friuli, evidente e di cui nessuno è parso preoccuparsi, sta finalmente rivitalizzando l'attenzione di una politica friulana finora assente. Gli unici che si sono espressi sulla stampa e che ringrazio sono stati il presidente della Provincia di Udine Pietro Fontanini e il già presidente della Camera di commercio udinese Enrico Bertossi. Anche con l'ex parlamentare Ferruccio Saro ho potuto confrontarmi positivamente: non è chiedere un "aiutino", è necessità di condividere la preoccupazione per una questione che deve avere uno sguardo complessivo sugli assetti del Fvg, ma non può certo prescindere dalla tutela del territorio che ne costituisce la maggioranza. Perché Udine deve sempre piegare la testa, contro le norme e contro il buon senso? Ho cercato in questi mesi di confrontarmi con molti rappresentanti politici, ma solo ieri, devo dire, ho ricevuto qualche primo segnale. Non è il caso di piangersi addosso. Penso dobbiamo far emergere le migliori determinazioni e progettualità del territorio con intelligenza, puntando ad avere voci autorevoli, che ascoltino e rappresentino questo territorio. Sulla Camera di commercio, però, si è venuta a creare una situazione davvero paradossale».

**La presidente rivendica la bontà delle politiche dell'amministrazione regionale
«Essere speciali vuol dire saper far bene le cose grazie alla nostra Autonomia»
Sono poco lungimiranti le logiche di chi divide**

di DEBORA SERRACCHIANI Martedì scorso è stata una giornata molto importante per il Friuli Venezia Giulia. Per l'intera regione e non solo per alcuni territori. Lo è stata perché ricorrevano settanta anni da quello storico 27 giugno 1947 quando l'Assemblea Costituente approvò l'emendamento di Tiziano Tessitori che fondò l'Autonomia dell'allora Friuli-Venezia Giulia, che divenne appunto Regione Autonoma e non una provincia del Veneto come altri invece auspicavano. Ma lo è stata anche per la sottoscrizione del decreto attuativo sul Porto di Trieste formalmente effettuata dal Ministro Delrio nel Palazzo della Regione e atteso dal 1954. Grazie a questo decreto vengono infatti declinate in maniera chiara le agevolazioni derivanti dall'extraterritorialità doganale unitamente alla libertà di accesso e di stoccaggio illimitato delle merci, il pagamento differito e la riduzione delle tasse. Altrettanto importante la previsione che tali agevolazioni possano essere estese anche al settore della trasformazione industriale delle merci stesse. Il Friuli Venezia Giulia può così realisticamente diventare la punta di diamante della piattaforma logistica nazionale attraverso scelte coraggiose determinate anche dalla nostra specialità, che danno quindi concreta vitalità, non solo simbolica e rievocativa, alla battaglia di Tiziano Tessitori. La nostra politica è stata quella di mettere in sinergia ciò che già esisteva, facendo dialogare i tre porti e gli interporti del territorio regionale. Ma non solo. Siamo intervenuti anche sull'aeroporto che, a lavori ultimati, sarà il primo scalo del nord-est a poter contare sul collegamento con l'alta velocità. Le nostre scelte, sostenute anche dal ministro Delrio, sono dettate dalla concretezza che si può toccare con mano, piuttosto che da proclami senza costrutto e senza risorse. La Regione è intervenuta attraverso il riordino del patrimonio esistente, grazie anche alle necessità poste in evidenza dalle associazioni di categoria che sono state ascoltate e hanno partecipato a definire il piano economico realizzato attraverso la legge RilancimpresaFvg per fare della nostra Regione un concreto "Porto Regione" come da molti anni sostenuto e condiviso con l'Università di Udine che ha colto tra i primi le potenzialità per il Friuli del Porto di Trieste. Tutte le Istituzioni assieme devono a mio avviso remare nella stessa direzione e credere convintamente che, grazie anche alla sua specialità, la nostra Regione possa ambire ad un ruolo di rilievo in Italia nell'ambito dei trasporti: in buona sostanza un

luogo dal quale si possano aprire nuovi traffici internazionali. Per fare questo bisogna avere coraggio di compiere delle scelte. Scelte che, per esempio nel settore strategico assunto dal trasporto di merce su rotaia, hanno fatto registrare un incremento del traffico di oltre il 30 per cento per quel che concerne lo scalo di Trieste. O che hanno visto partire dal porto di Trieste il primo treno verso la Svezia attraverso il corridoio ferroviario europeo. Essere speciali nell'autonomia regionale significa anche questo, saper fare bene le cose per le quali l'autonomia ci viene riconosciuta. Comprendo e capisco le suggestive interpretazioni che vedono necessariamente enfatizzare le divisioni e le contrapposizioni anche territoriali. Ma in questa occasione, oltre ad indebolire la credibilità del sistema Friuli Venezia Giulia, sono senza dubbio fuori dagli schemi e dalle intenzioni in cui si è mossa e opera questa Amministrazione. Non escludo che qualche soggetto anche autorevole possa essere in parte guidato da logiche territoriali, tuttavia non è certo questo l'obiettivo né tantomeno l'esito della storica giornata di martedì. Posto che spetta agli imprenditori definire la politica industriale e alla Regione quello di mettere a disposizione gli strumenti affinché quelle scelte si possano concretizzare nel modo migliore possibile, il non riuscire a percepire l'enorme valore aggiunto di queste opportunità - di fatto un unicum a livello europeo, che rappresenta un potenziale di crescita considerevole degli insediamenti e degli investimenti delle aziende nazionali e internazionali - mi pare francamente poco lungimirante, tanto più che i notevoli vantaggi andranno a coinvolgere sia le aree di retroporto (di fatto tutta la Regione) che l'intero sistema industriale e produttivo regionale.

«A rischio eventi e sagre»

ALLARME DELL'ANCI FVG

UDINE «La circolare emanata dopo i fatti di Torino dal capo della polizia Franco Gabrielli sulla sicurezza delle pubbliche manifestazioni è un documento omnicomprensivo di difficile attuazione nelle realtà dei nostri comuni. La circolare prende in considerazione in modo astratto tutti gli eventi enumerando le azioni da mettere in campo per la sicurezza, per la tutela antipánico e per l'anti-terrorismo, misure che all'atto pratico possono anche risultare in contrasto tra loro». L'Anci Fvg raccoglie l'allarme degli assessori di Udine, Alessandro Venanzi, e di Trieste, Angela Brandi, preoccupati per le ricadute su manifestazioni come Friuli Doc e Barcolana. Ma i dubbi riguardano tutte le prossime manifestazioni pubbliche, anche quelle dei Comuni più piccoli. Anci Fvg sottolinea che, con la circolare, ogni assembramento di persone richiede norme di sicurezza, sopralluoghi, commissioni e iniziative speciali, come il conteggio delle persone e dell'affluenza, accessi separati per il pubblico, diverse vie d'uscite e di fuga, check-point, metal detector, divisione in settori delle aree di affollamento, spazi di soccorso, personale debitamente formato per la gestione e l'informazione al cittadino. Secondo Anci Fvg quelle misure speciali e trattate genericamente nella circolare rendono consigliabile ai Comuni di notificare alle prefetture ogni manifestazione in modo che possano venir valutati i fattori di rischio in relazione alla tipologia di ogni evento e quindi indicate le misure necessarie. Il rischio? «Che Comuni, comitati, Pro loco non organizzino più gli eventi (sagre, concerti, fiere) - dice il presidente di Anci Fvg, Mario Pezzetta - con un duplice effetto negativo: l'impoverimento della vita sociale e dell'attrattività dei territori e l'assecondare la strategia del terrore che ha come obiettivo proprio la paura delle persone».

«Organico ridotto», stop ai permessi studio

I dipendenti del Comune di Cordenons non potranno più beneficiarne. La Cgil: decisione grave e unica

CORDENONS La giunta di Cordenons ha sospeso sino a nuova deliberazione i permessi studio per i dipendenti comunali. È il primo caso in Italia e il provvedimento ha messo sul chi va là la funzione pubblica Cgil. Ieri, Luca Munno, uno dei segretari regionali della Fp Cgil, ha inviato al sindaco, Andrea Delle Vedove, e ai suoi assessori, una lettera di diffida a revocare in autotutela la delibera. «In caso contrario - annuncia il sindacalista - siamo pronti a proporre lo stato di agitazione». Per la

giunta di Cordenons la sospensione dei permessi serve a contenere le difficoltà di organizzazione del personale - sempre più ridotto (da 95 dipendenti del 2011 si è scesi agli attuali 88) e penalizzato dal blocco delle assunzioni - e a garantire meglio i servizi. Ne beneficia economicamente anche l'ente, «in quanto la concessione dei permessi corrisponde ad una minore prestazione lavorativa che viene comunque remunerata», si legge in delibera. In questo momento il provvedimento interesserebbe due dipendenti. «Il riconoscimento del diritto allo studio ai lavoratori - contesta però il segretario della Fp Cgil - sancito tra gli altri e in modo inequivocabile anche dal contratto regionale per il comparto unico, non è discrezionale per il datore di lavoro». Esso consiste in un numero massimo di 150 ore per anno solare che il lavoratore può chiedere ed ottenere, in presenza di determinati requisiti, per partecipare a lezioni che coincidano con l'orario di lavoro. «Questo diritto - sottolinea Munno - può essere modificato solo dal legislatore o a seguito di contrattazione collettiva, ma non risulta che l'amministrazione di Cordenons abbia fatto richiesta in tal senso». Cordenons rischia di creare un precedente. «Si ritiene particolarmente grave la decisione assunta - ha scritto Munno al sindaco - che risulta peraltro unica a livello nazionale, sia per la sua portata simbolica, sia per gli effetti che la stessa rischia di produrre anche in altre pubbliche amministrazioni. Molti altri istituti contrattuali potrebbero potenzialmente risultare a rischio: il limite massimo giornaliero di ore lavorabili da ciascun dipendente, il diritto alle ferie, il diritto alla fruizione dei permessi sindacali, il diritto di assemblea». La lettera è stata inviata, per conoscenza, anche al ministero per la semplificazione e la pubblica amministrazione, all'assessore regionale per le autonomie locali, Paolo Panontin, e al presidente dell'Anci Mario Pezzetta.

IL PICCOLO 29 GIUGNO 2017

La road map del numero uno dell'Autorità di sistema Zeno D'Agostino «La macchina è pronta da tempo». L'interesse degli operatori cinesi Il superporto di Trieste al decollo entro luglio

di Marco Ballico TRIESTE La svolta «epocale» per il porto di Trieste, così la torna a definire Zeno D'Agostino, si concretizzerà entro breve. «Qualche settimana», dice il presidente dell'Autorità di sistema portuale Adriatico orientale. I tempi sono quelli dettati dalla burocrazia: il decreto attuativo che norma il regime di Punto franco internazionale dello scalo giuliano firmato dal ministro dei Trasporti Graziano Delrio martedì a Trieste ha già il concerto del ministero dell'Economia e delle Finanze, andrà registrato e quindi pubblicato in Gazzetta Ufficiale per entrare in vigore nei canonici 15 giorni successivi. La road map indica dunque entro fine luglio l'avvio delle operazioni in uno spazio extradoganale, prerogativa estesa ai nuovi Punti franchi conseguenti alle norme sulla sdemanializzazione di Porto vecchio. Le zone individuate sono l'Interporto di Ferneti, l'ex stazione di Prosecco, l'ex Aquila in concessione a Teseco, il Canale navigabile di Zaule e le Noghere. Tra i contenuti salienti del decreto, c'è non a caso l'attribuzione all'Autorità del potere di modificare l'area dei punti franchi. Burocrazia da assecondare a parte, D'Agostino sottolinea che la macchina è già in moto da tempo. E che certo non si è aspettata la firma per agire sul fronte internazionale a caccia di buoni contatti. «Un'Autorità con questo potere - osserva il presidente - deve essere in grado di creare un sistema in grado di attirare investimenti. Conoscevamo la portata di un decreto sul quale si stava lavorando da circa un anno, ma ci siamo mossi in anticipo, sfruttando tra l'altro la possibilità di mettere i Punti franchi fuori dal porto, opportunità che impone di attrezzare aree a uso industriale e logistico. La sfida è chiara. Lo strumento giuridico ci consente di operare, ma da solo non può bastare. Serve una capacità di sviluppo e tocca ora a noi fare la nostra parte». Ringraziata, assieme all'Agenzia delle Dogane e ai ministeri, Debora Serracchiani per lo «straordinario lavoro messo in atto da presidente della Regione, ma anche nel ruolo importante rivestito a Roma», D'Agostino dà le prime anticipazioni sulle trattative in corso. «Concretamente si tratta di fornire gli spazi per consentire agli interlocutori di fare il proprio business - spiega -. Interlocutori di vario

tipo: c'è chi chiede il Punto franco per le attività più tradizionali legate alla portualità, e dunque armatori e terminalisti, ma ci sono anche imprese di logistica e manifatturiere». I tempi per chiudere? «Alcune cose si potranno definire entro un paio di mesi, altre andranno costruite con più calma, sia per le dimensioni non banali, sia per il fatto di dover gestire aree fuori dal porto». Nomi, il presidente dell'Autorità, non ne fa ancora. Ma, dopo aver rilevato il particolare interesse della Cina, fa riferimento anche a Taiwan, all'Ucraina, all'Austria. Da fine anno scorso si è assistito del resto a un traffico di delegazioni. Tra l'altro di spedizionieri e operatori della logistica austriaci e di industriali di Hong-Kong del settore food in visita anche alle aree delle Noghere e del Canale navigabile di Zaule. Ma in questi mesi, attorno ai Punti franchi triestini, si sono moltiplicate le richieste di informazioni. E lo stesso D'Agostino ha illustrato le potenzialità dello scalo pure a un convegno specialistico a Norimberga, e dunque in un consesso costituito dai porti del Nord Europa, e al primo Forum internazionale Confraspporto a Cernobbio. Il giorno dopo una giornata storica va ancora comunque ribadita «la soddisfazione per un passaggio che attendevamo da un punto di vista gestionale dal 1954 e da quello tecnico da 23 anni». Un'attesa così lunga per una legge di cui non si riusciva a completare l'iter con il decreto attuativo. «Qualcosa che solitamente si fa in pochi mesi», commenta D'Agostino. Per nulla preoccupato da quello che possano pensare i porti contermini, a cominciare da Venezia. «In quella legge si fa riferimento al trattato di pace del 1947, che parla solo di Trieste, non di altri. Un certo tipo di dinamiche si possono in ogni caso attivare pure su altri fronti, come è successo di recente per le Zone economiche speciali del Sud Italia. Spero che in casi simili al nostro altri soggetti non debbano aspettare così tanto tempo. Perché è stato tutto fuorché una passeggiata: ogni virgola di quell'atto è stata studiata, approfondita, discussa». Con il risultato non tanto di incrementare un valore, quanto di cambiare letteralmente faccia al porto di Trieste, «che diventa un nodo chiave delle catene logistico industriali globali.

Bufera sulle dichiarazioni del sindaco dopo la firma. Il Pd: «È il nostro Trump» «Dipiazza raccoglie frutti non suoi»

UDINE «Sentir ringraziare da Roberto Dipiazza la Lista per Trieste e Marina Monassi fa, a seconda dell'umore, sganasciare dal ridere o incazzare». Roberto Cosolini scrive un post su Facebook dal titolo "Il porto di Trieste e i canta/contastorie" in cui ricostruisce passaggi e meriti dei protagonisti della svolta del Punto franco. E non dimentica di citare Roberto Dipiazza, né di ironizzare su come il suo successore ha raccontato invece su alcuni media locali le vicende portuali. Ma non è il solo nel Pd a notare le citazioni effettuate dal sindaco. Ad attaccare il primo cittadino è anche la segretaria regionale del Pd Antonella Grim: «Dipiazza, con la sua proverbiale ironia, riesce a rendere spassoso anche un momento di svolta cruciale per Trieste: il passaggio sul lavoro di Monassi per arrivare al decreto attuativo sul Porto franco è davvero buono». La «vera svolta» dopo «anni di immobilismo», aggiunge Grim, «non è merito né di Dipiazza, né di Marina Monassi (ex presidente dell'Autorità portuale, ndr), ma del Governo, della Regione guidata da Debora Serracchiani, dell'ex giunta Cosolini e del Pd, che a tutti i livelli, da Roma a Trieste, hanno contribuito al risultato. La storia e i fatti sono noti. Dipiazza ci scherza su, ma forse sarebbe ora di cominciare a essere seri». Pure il Pd di Trieste, con Adele Pino e Roberto Treu, non fa sconti: «Dipiazza è il nostro Trump: gli piace spararle grosse su tutto. Il sindaco ha la fortuna di raccogliere i frutti di un lavoro non suo, ma del Pd. Se lo faccia andare giù: su Porto Vecchio abbiamo fatto tutto solo noi. Dal Governo alla Regione, dal Parlamento al Comune, quando era guidato da Cosolini. Dipiazza non ha ottenuto nessun risultato in tanti anni, come del resto anche Marina Monassi: non si assuma meriti che non ha. Ringrazi piuttosto chi ha saputo fare meglio e prima di lui qualcosa di grande per Trieste e per l'intero Friuli Venezia Giulia». Un invito raccolto da Roberto Antonione. L'ex presidente della Regione e leader nazionale di Forza Italia dà sostanzialmente ragione alle parole di Cosolini su Fb. Il decreto siglato da Delrio, sostiene l'ex sindaco del Pd, «andava fatto dal 1994 e Forza Italia ha governato circa dieci anni da quella data ad oggi, con esponenti triestini in Parlamento e al Governo, mentre tra l'altro Monassi era ai vertici del Porto». Se così si esprime Cosolini, Antonione ammette in effetti che sì, «pur avendo governato in

quel periodo e avendo puntato allo stesso obiettivo, non siamo riusciti a portare a casa un risultato che è realmente straordinario. Mi auguro che con onestà intellettuale chi ha remato in altre direzioni si unisca ora a chi ha invece dimostrato sul campo di essere amico di Trieste. La nuova via della seta è una opportunità che capita una volta nella vita, evitiamo di mandare tutto all'aria come è successo per esempio sull'Expo». E ancora Antonione usa parole di elogio verso Debora Serracchiani, Francesco Russo, Graziano Delrio e Zeno D'Agostino: «Hanno fatto un lavoro straordinario. In passato avevo presentato lo stesso emendamento, tra l'altro sostenuto trasversalmente dai colleghi Ettore Rosato e Roberto Menia, senza però avere la fortuna di vederlo approvato. Una prima picconata, una seconda, e alla fine le resistenze si sono indebolite e il risultato è arrivato. Non possiamo non riconoscere l'importanza di quanto fatto. E pure la presa di posizione di un Governo che, senza il timore di scontentare qualcuno, ha avuto il coraggio delle scelte: Trieste è stato indicato con chiarezza, assieme a Genova, porto strategico». (m.b.)

De Monte: un passo strategico in Europa

Fasiolo: nasce un sistema integrato reazioni

«Il decreto firmato sul Porto franco è un ulteriore tassello nel rafforzamento del porto di Trieste quale scalo strategico a livello europeo nel sistema delle grandi infrastrutture di trasporto e dei collegamenti»: così l'europarlamentare del Pd e componente della commissione Trasporti e turismo Isabella De Monte. Secondo De Monte «in Europa si percepisce in modo tangibile un interesse forte per lo scalo triestino, che cresce in modo evidente. Il porto sta giocando in modo sempre più incisivo la partita delle competitività: dalla Cina ai Paesi Baltici si guarda al Friuli Venezia Giulia con occhi nuovi e la svolta sul punto franco è un altro assist straordinario. Nel quadro delle possibilità offerte dalla nuova Via della Seta - conclude De Monte - la firma di ieri è una spinta forte in più, che rende il porto di Trieste sempre più appetibile nello scenario degli investimenti internazionali». Per la senatrice del Pd Laura Fasiolo «con la stipula del decreto sul Porto Franco di Trieste il ministro Del Rio ha compiuto un primo importantissimo passo nella realizzazione di quel progetto sistemico integrato che mette insieme portualità, retroportualità, logistica e fiscalità». Per Fasiolo «è chiaro che un sistema di questa portata necessita di realizzazioni per fasi e che è auspicabile un progressivo allargamento della rete infrastrutturale che guardi anche a nord, all'Austria oltre che ad est». Per Fasiolo «si è parlato di gate italiano della nuova Via della Seta, e a ragion veduta. Il Corridoio Adriatico per il trasporto delle merci provenienti dal Mediterraneo verso il Centro Europa diverrebbe la soluzione più vantaggiosa se fosse supportato da una logistica connessa con i porti dell'Alto Adriatico dove arriverebbero le merci da trasportare su rotaia fino al cuore dell'Europa e oltre».

Federico Pacorini, storico industriale triestino: «Finalmente recuperiamo i grandi traffici sulle rotte strategiche come ai tempi della città-emporio di Maria Teresa»

«Finiti gli anni del declino

Ora torniamo a investire»

di Piercarlo Fiumanò TRIESTE Trieste dopo 70 anni diventa l'unico porto franco in Europa. Per Federico Pacorini, storico operatore dello scalo triestino, ex presidente della Confindustria triestina, la notizia non evoca solo suggestioni teresiane ma spezza anni di immobilismo: «Siamo entrati in un'altra epoca. La speranza è che la città ritrovi un ruolo da protagonista nel sistema logistico e portuale mondiale». I lunghi anni delle rendite di posizione, nella visione di Pacorini, sembrano essere finalmente un lontano ricordo: «Le premesse ci sono tutte. Il decreto attuativo che fissa il regolamento sui punti franchi può sbloccare grandi opportunità di lavoro e di crescita». Sullo sfondo ci sono le ambizioni del governo di Pechino che si prepara a smobilizzare 60 miliardi di dollari lungo la Via Della Seta. Pacorini, che nel 1997 guidò la prima «marcia per la liberazione del Porto Vecchio», spiega quali potrebbero essere le nuove dinamiche commerciali del porto triestino: «Il punto franco è nato per la libera circolazione delle merci senza vincoli e limitazioni. In questo senso potrebbe risolvere una potenzialità inespresa che è quella della trasformazione industriale

delle merci nel nuovo regime che fino a oggi non aveva dato grandi risultati». Pacorini, il porto di Trieste può tornare agli antichi splendori? Il porto è stato per troppo tempo considerato l'emblema di un declino costante nel tempo nonostante le sue grandi potenzialità. Da un paio d'anni si nota chiaramente una svolta grazie al lavoro del presidente della nuova Autorità di sistema del mare Adriatico orientale. Zeno D'Agostino sta esercitando molto bene la sua rafforzata autonomia decisionale. Inoltre c'è stata una congiuntura favorevole sul piano politico fra Trieste e Roma. Delrio e la presidente Serracchiani hanno firmato un atto di portata epocale. In questo scenario, quale tipo di investitori potrà attirare il nuovo regime di porto franco e come cambia la dinamica economica del porto? Ci possono essere molte opportunità. Il porto dovrà acquistare prestigio e investimenti anche se va ricordato che l'extraterritorialità doganale non garantisce un vantaggio competitivo sul costo del lavoro. I benefici fiscali riguarderanno l'importazione delle materie prime senza il pagamento dei diritti doganali. La vera novità del porto franco riguarda la possibilità di creare occupazione e sviluppo grazie all'ingresso di nuovi imprenditori interessati a occupare un'area per avviare attività di produzione. Il vantaggio competitivo del porto franco nasce anche per recuperare un retroterra commerciale e industriale perduto. La globalizzazione ha imposto però nuove accelerazioni in grado di cambiare lo scenario. La zona franca può attirare i capitali cinesi che non a caso hanno individuato in Trieste il porto d'approdo della Via della Seta... Non dimentichiamo che gli operatori triestini viaggiano da decenni sulla Via Della Seta ma senza i vantaggi competitivi dei porti del Nord. Per anni i traffici provenienti dal canale di Suez trasportavano le merci in Italia facendo un giro tortuoso attraverso i grandi porti del Nord Europa come Amburgo e Rotterdam perchè potevano garantire una maggiore efficienza dal punto di vista logistico e marittimo. Oggi finalmente si è scoperto, grazie alla ritrovata visibilità dello scalo triestino, che la via più breve per far arrivare le merci nel Centro Europa è quella fra Suez e Trieste che diventa una via privilegiata verso l'Est e i mercati centroeuropei. Il ministro Delrio ha parlato anche di "cura del ferro", riferendosi alla valorizzazione delle tratte ferroviarie a scapito dei viaggi su gomma.. Finalmente si è capito che la ferrovia è una risorsa da sfruttare e valorizzare. Trenitalia, che per anni ha trascurato Trieste, oggi considera la città un'importante asse di trasporto delle merci. Austria e Baviera possono tornare a guardare al porto? Quando gli operatori economici si accorgono di una via più favorevole e vantaggiosa non perdono mai tempo soprattutto in una fase di ritrovata dinamicità della città su questo fronte. Finiremo di rimpiangere la Trieste emporiale e teresiana? Le virtù geografiche del porto di Trieste, grazie ai traffici che dal mare Adriatico arrivano nel Centro Europa, rappresentano un modello di sviluppo che nasce nell'Europa integrata. In questo sta la modernità dello scalo triestino che può recuperare l'antica funzione di emporio come ai tempi della Grande Vienna.