

IL PERSONAGGIO DEL MESE

di Alfredo Longo

ZENO D'AGOSTINO: "Il dinamismo del Porto di Trieste è un'opportunità anche per le imprese friulane"



Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di sistema del Mare Adriatico orientale
[©GiulianoKoren]

Presidente D'Agostino, senza timore di venire smentiti, la sua è stata davvero una riconferma a furore di popolo. Il 13 giugno scorso tremila persone scesero in piazza a Trieste per protestare contro il provvedimento di decadenza deciso dall'Anac (poi bocciato dal Tar). Oggi tutti i partiti si prodigano in complimenti nei suoi confronti. Chi semina bene raccoglie bene?

Sì, ne sono convinto. È la lezione che ci hanno sempre insegnato da piccoli e che, a mia volta, vorrei trasmettere ai miei figli: la serietà premia; investire nel lavoro appaga e ripaga. Aggiungo: sento spesso parlare male della 'gente', ma la 'gente' è molto più intelligente di quanto comunemente si pensi. Quando viene toccata nel vivo - nella fattispecie, nel lavoro -, la 'gente' reagisce e si ribella. Io sono veronese di nascita, ma con la 'gente' triestina sono sempre entrato in sintonia: sarà per l'affinità culturale e storica che lega le due città, entrambe assoggettate alla Serenissima di Venezia e, poi, al dominio degli Asburgo.

Lei ha sempre avuto i fatti e i numeri dalla sua parte. Il Porto di Trieste, con 59milioni di tonnellate, è il primo in Italia per merci movimentate. Dopo un 2019 eccezionale, anche nel 2020, nonostante la pandemia, siete comunque riusciti a tenere botte...

La pandemia ha generato un'economia statica, in particolar modo nel campo della mobilità - pochi aerei, poche auto -, che si è inevitabilmente riflessa per noi in un -20% nella movimentazione del petrolio, diminuzione che però non ha avuto riflessi sul piano occupazionale. Abbiamo pure risentito del calo delle

rinfuse secche collegate alla dismissione della Ferriera. A fronte di questo, il Covid-19 non ha invece inciso sulle altre due nostre grandi attività: quella dei container (-2%) e dei traghetti (addirittura +6%). Sottolineo poi che, nonostante abbiamo perso i 1.600 convogli della Ferriera, nel 2020 sono comunque arrivati in Porto 8mila treni rispetto ai quasi 10mila convogli del 2019. Anche qui abbiamo dunque tenuto. Mi soffermo volentieri sul treno perché lo considero uno degli strumenti nevralgici per mantenere competitivi i traffici del nostro Porto in un periodo di emergenza come quello attuale.

Si parlava di fatti. Il 2020 è l'anno dell'ingresso epocale del Porto di Amburgo all'interno della Piattaforma Logistica di Trieste. Che scenari si aprono con un partner di tale eccellenza?

Ad essere epocale non è tanto l'ingresso del Porto di Amburgo in PLT quanto il suo inquadramento in qualcosa di più sistemico. I 980milioni di euro già investiti dal colosso danese DFDS e le centinaia di milioni euro stanziati dal Porto di Amburgo per la PLT e dal Porto di Duisburg per l'Interporto ci inducono infatti a pensare che il Nord Europa stia creando la possibilità di affiancare a quello dei grandi porti dei mari del Nord (Amburgo, Brema etc.) un secondo baricentro logistico nel sud Europa: il mare Adriatico come porta importante per entrare nel centro e nell'est d'Europa.

A proposito, molti hanno letto questa operazione come il tramonto della Via della Seta? Se non sbaglio, lei invece ha affermato che andrebbero distinti gli aspetti politici da quelli commerciali...

La Via della Seta non è stata inventata dai cinesi nel 2013, ma esiste da millenni e non va confusa con la Belt and Road Initiative. Oggi più che mai sulla Via della Seta bisogna starci, è il corridoio più importante del mondo. Spetta invece alla politica capire se vogliamo far parte del progetto cinese della Belt and Road. L'Italia è oggi in una posizione di forza, è in grado di sviluppare una propria visione. A mio parere, un'accettazione della Belt and Road passa attraverso la condizione sine qua non della reciprocità: dobbiamo fare dei ragionamenti anche sui potenziali investimenti importanti in Cina da parte delle nostre imprese.

Di recente c'è stato anche l'acquisto da parte del Porto di Duisburg del 15% delle quote dell'Interporto di Trieste. Cosa cambia per la logistica intermodale regionale?

Erich Staake, ceo di Duisport, società che gestisce il Porto di Duisburg, mi ha confessato di rimanere sempre strabillato quando, atterrando a Ronchi, vede dall'alto l'estensione

ZENO D'AGOSTINO

dell'interporto di Cervignano. Ecco, noi non ci rendiamo ancora conto di quale patrimonio prezioso di infrastrutture sia dotato il FVG. Per questo sono un convinto assertore del progetto di integrazione intermodale regionale. Se il più grande terminal al mondo viene a investire da noi significa, come le dicevo prima, che davvero intravede un secondo baricentro logistico europeo. E dire Duisport vuol dire investimenti anche immobiliari in localizzazione logistica e industriale.

Altri fatti sono stati la firma del rogito che dà il via libera al terminal ungherese e l'Accordo di Programma per la riconversione logistica dell'area della Ferriera di Servola. Che novità bollono invece in pentola per il 2021?

La partita del Recovery Fund. Il premier Conte è stato esplicito: in tema di Recovery Fund ha citato due Porti italiani, uno sul Tirreno, Genova, e l'altro sull'Adriatico, Trieste. In sintesi possiamo dire che i progetti che abbiamo presentato saranno finanziati. Rispetto a Genova noi stiamo facendo un ragionamento più policentrico e lavoriamo di più sull'integrazione del sistema logistico. Offriamo una migliore flessibilità nei confronti degli operatori e, fatto non trascurabile, possiamo già fare tanto mettendo insieme e in rete l'esistente. Il mercato ha bisogno di risposte concrete e rapide: il Porto di Trieste è già in grado di offrirle.

So che vuole rendere il porto di Trieste sempre più 'green'?

E' fondamentale: se vogliamo crescere qualitativamente dobbiamo essere sostenibili. E' una questione di rispetto anche per il territorio che ci offre così tanto come cultura manageriale. I giganti del mare che arrivano nel nostro Porto pongono problematiche complesse (ad esempio, il tema delle banchine o dell'energia) che, però, possono anche tramutarsi in grandi opportunità, come ad esempio ipotizzare per il porto di Trieste un futuro da hub energetico.

La presidente Anna Mareschi Danieli, in un'intervista, aveva affermato che il Porto di Trieste è un'enorme opportunità per tutto il FVG, ma non deve limitarsi ad essere solo un corridoio per portare le merci verso altri mercati. Che sinergie intravede tra il Porto di Trieste e le imprese friulane?

Il vero passaggio intermedio tra noi e le imprese sono le infrastrutture. Integrare nel sistema quei soggetti, come i Consorzi, che già dialogano con le imprese e le associazioni di categorie, significa porre le basi per un confronto nuovo. Per questo motivo siamo entrati con il 52% nel Consorzio Industriale

Triestino. Mi piacerebbe che l'industria, accorgendosi del dinamismo del Porto, riorganizzi sé stessa anche sulla base della connettività con il mondo che siamo in grado di offrire. Barilla e Pasta Zara si sono insediate a Trieste proprio perché c'è il Porto, anzi, questo Porto. E' proprio quello che mi sento di chiedere non solo all'imprenditoria udinese: prendere nota del dinamismo regionale in ambito marittimo e ferroviario e, poi, riorganizzare il modello produttivo.

Come cambierà il settore portuale, una volta che, speriamo, si volterà pagina dopo la crisi pandemica?

Cambierà con la distruzione del paradigma che vedeva il porto solo come luogo dove arrivano le navi e si caricano e scaricano le merci. La pandemia ci sta facendo intravedere che il porto può essere ben altro: ad esempio, il già citato hub energetico, ma anche un hub digitale, un nodo nevralgico dove convergono i cavi in fibra sottomarini e non solo i flussi marittimi.

Con Capodistria c'è solo sana competizione o magari un giorno...?

Con Capodistria già ci parliamo. Nessuno di noi infatti pensa che la competizione debba andare oltre il rispetto di certi canoni di sostenibilità ambientale. Insieme possiamo affrontare sfide interessanti come l'innovazione tecnologica o la decarbonizzazione. La volontà è di non creare in Adriatico delle isole portuali dove si potrebbe giocare una competizione basata sull'inefficienza ambientale.

Chiudo l'intervista con una nota personale. Cosa si prova a essere indicato dalla rivista Forbes tra i migliori primi 100 manager d'Italia? Siete solo in due come amministratori pubblici...

Ho provato orgoglio e soddisfazione per quello che mi è sembrato un film dal lieto finale. Credo che nella valutazione di Forbes abbia avuto il suo peso la rivolta dei lavoratori triestini in difesa del loro datore di lavoro. Non capita tutti i giorni.

Un sogno nel cassetto di Zeno D'Agostino?

Realizzare un'accademia per i portuali a Trieste. Avrebbe un senso perché sono sempre stato dell'avviso che la prima infrastruttura di un porto sono i lavoratori. La formazione è fondamentale, ci può rendere autosufficienti. Un'Accademia sarebbe forse la più bella eredità che potrei lasciare al termine del mio mandato.



Il Porto di Trieste (credits Roberto Pastrovicchio)



Zeno D'Agostino (@GlulianoKoren)