

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Samer e altri operatori triestini difendono lo scalo dagli attacchi al Porto Franco

Nicola Capuzzo · Tuesday, March 16th, 2021

Le ragioni storiche che hanno determinato la creazione del Porto Franco internazionale di Trieste, pur a seguito di recenti interventi sulla normativa, non trovano piena attuazione a più di settant'anni dal Trattato di Pace del Dopoguerra. Un webinar del Propeller Club di Trieste ha cercato di fare il punto della situazione, anche [alla luce delle recenti polemiche riportate da SHIPPING ITALY](#) in merito a quelli che nel capoluogo giuliano definiscono “presunti, immotivati vantaggi dello scalo del Friuli Venezia Giulia”. L’origine di tutto è la [battaglia avviata dal terminal portuale pugliese Istop Spamat contro quella che viene considerata una concorrenza sleale da parte del porto di Trieste nel mercato dei traffici via mare di ro-ro con la Turchia](#).

I relatori che hanno preso parte all’incontro erano Stefano Zunarelli, docente di Diritto della Navigazione all’Università di Bologna, Stefano Visintin, presidente Confetra Fvg e Enrico Samer, presidente e a.d. di Samer & Co. Shipping.

L’incontro è stato introdotto proprio da Zunarelli parlando di extradoganalità territoriale, la possibilità di realizzare insediamenti industriali e la scarsa attenzione di politica e istituzioni alla tematiche del riconoscimento effettivo delle norme. Il tutto seguito da una precisa elencazione della normativa che definisce il Porto Franco internazionale di Trieste. “La regolamentazione è stata spesso letta come ‘residuato bellico’ piuttosto che regime ben vigente ma è importante partire dal dato letterale delle norme, dalle quali emerge la forza con la quale si è inteso riconoscere certe prerogative, rispetto ad altre realtà portuali”.

A partire dal Trattato di Pace di Parigi del 1947 (in particolare dall’Allegato VIII) per proseguire con un Decreto commissoriale del 1959, fino ai più recenti interventi della legge 84 del 1994, Zunarelli ha posto l’accento sui temi che caratterizzano i Punti franchi del Porto di Trieste. Si tratta del diritto di accesso senza restrizioni per navi e merci, della possibilità per il Direttore (oggi identificato con il presidente dell’Autorità portuale) di autorizzare lavorazione di merci e stabilire insediamenti industriali, così come dell’opportunità di compiere in completa libertà da ogni vincolo doganale manipolazione e sbarco delle merci, considerate quindi fuori dal territorio doganale dello Stato italiano. Opportunità uniche in Europa per gli operatori portuali così come per chi desiderasse investire in specifiche attività industriali, perché non si applicano limitazioni presenti in altri porti.

“Da tutto ciò emerge come ci sia un costante riconoscimento di esenzione di ogni imposizione di carattere doganale e della più ampia possibilità di insediamento di attività industriali. Anche per questo – ha concluso il professor Zunarelli – ci si aspetterebbe che le istituzioni potessero essere maggiormente impegnate nel riconoscimento e nella valorizzazione delle possibilità offerte da questa normativa speciale” ha spiegato Zunarelli.

Il presidente di Confetra Friuli Venezia Giulia, Stefano Visintin, ha auspicato invece l’eliminazione del Porto franco internazionale di Trieste dalla lista delle zone franche con l’inserimento invece nella lista delle aree extradoganali dell’Unione Europea. Questa la proposta sollevata per ottenere il pieno riconoscimento del regime di Porto Franco internazionale. Una proposta che già era stata fatta lo scorso luglio dal presidente dell’Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico orientale, Zeno D’Agostino, durante un’audizione davanti alle Commissioni regionali competenti. Il Consiglio regionale del Friuli Venezia Giulia aveva poi indicato alla Giunta di intervenire presso il governo nazionale al fine di promuovere e sostenere la piena attuazione delle previsioni giuridiche, internazionali e nazionali, inerenti al regime di extradoganalità dei Punti franchi del porto di Trieste.

“Concretamente quello che si chiede è che il governo italiano notifichi alla Commissione Europea l’inserimento del Porto Franco internazionale di Trieste nella lista dei territori extradoganali dell’Unione Europea, dal momento che l’Agenzia delle Dogane lo ritiene indispensabile” ha spiegato Visintin, precisando che è necessario “per dare il via libera alle produzioni industriali di prodotti destinati in Europa”.

Tuttavia, ha ricordato ancora il presidente di Confetra Fvg, “nell’attesa di questo intervento governativo, la stessa Agenzia delle Dogane riconosce la possibilità di lavorazioni industriali i cui prodotti sono destinati fuori dall’Unione Europea: è quindi da questo tipo di produzioni che possono partire subito, se nel tavolo paritetico Dogane/Autorità di Sistema Portuale si definiranno concretamente le procedure di autorizzazione”.

L’intervento conclusivo è spettato a Enrico Samer, presidente e amministratore delegato di Samer & Co. Shipping, che ha descritto le caratteristiche del Punto Franco in vigore al porto di Trieste in relazione all’autostrada del mare con la Turchia e [ha fatto direttamente riferimento alle recenti notizie apparse sui media di settore](#) in merito a presunti e dal suo punto di vista immotivati vantaggi dello scalo del Friuli Venezia Giulia.

“Di recente abbiamo letto della denuncia di un caso di concorrenza sleale da parte del porto di Trieste nei confronti di altri porti italiani. In particolare – ha ricordato Samer – si parlava del traffico con origine e destinazione Turchia. Si tratta di circa 290mila mezzi pesanti all’anno, di cui il 30% se ne va via treno, e solamente il 9/10% del rimanente è destinato all’Italia, mentre la stragrande maggioranza procede verso il centro-nord Europa. I permessi di transito illimitati e l’esenzione su Aci e Diritto fisso godono di una liberalizzazione motivata proprio dal regime di Porto Franco internazionale”.

Secondo Samer, però, dietro le recenti polemiche forse si nasconde una questione non nuova, legata alla possibile concorrenza riguardo al traffico ro-ro del porto di Venezia dove però, ha ricordato lo storico operatore portuale triestino, collegamenti stradali e ferroviari, nonché le infrastrutture non sono in grado di accogliere una linea marittima come questa.

“In definitiva – ha concluso Samer – la questione sollevata risulta quantomeno infondata. Mi

preme inoltre ricordare che il Porto Franco di Trieste non è un privilegio dei triestini, ma un vantaggio per il nostro Paese. Il traffico ro-ro dalla Turchia finirebbe altrimenti in porti stranieri come quello di Capodistria in Slovenia o Fiume in Croazia, che già si sono attrezzati o si stanno attrezzando per consentire passaggi illimitati e detassati di camion turchi: le pressioni sul governo di Ankara sono sempre molto forti in questa direzione. Da qualche tempo stiamo assistendo a una grande richiesta di Zone franche, mentre l'Italia dimentica una zona che ha già le caratteristiche necessarie e uniche al mondo per avere enormi vantaggi e, invece di valersi di ciò, ci si autolimita irragionevolmente”.

Fabrizio Zerbini, presidente del Propeller Club Port of Trieste, ha così concluso: “Da quanto hanno esposto i relatori intervenuti è confermato che c’è ancora da fare per ottenere la piena attivazione del dettato dell’Allegato VIII ma può e deve essere fatto per applicare appieno questi vantaggi che, ripeto, non sono solo a favore del porto di Trieste ma anche dell’Italia e del suo erario”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, March 16th, 2021 at 10:34 pm and is filed under [Navi](#), [Porti](#), [Senza categoria](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.