

Zeno D'Agostino è il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico orientale

Così governo il primo porto d'Italia

La Via della seta? I cinesi non detteranno legge a Trieste

DI STEFANO LORENZETTO

Quando tuo padre nasce in piazza San Zeno, a un passo dalla basilica di San Zeno, dove ci sono la statua del «San Zen che ride» e la cripta che in un'urna trasparente custodisce la salma del Vescovo Moro, diventa quasi obbligatorio essere battezzato con il nome del patrono di Verona venuto dal Nord Africa intorno al 300. Se poi tuo padre **Ginetto D'Agostino**, al secolo Luigi, è stato per 55 anni il presidente del Comitato Bacanal del gnoco di San Zeno, l'anima del carnevale veronese, appare inevitabile venire al mondo al numero 4 di via Lenotti, 230 metri dalla predetta piazza San Zeno, e crescere al numero 31 di via Scarsellini, 10 metri di distanza in meno dal cuore della Verona dei «putei che g'ha Minico Bardassa par general». Chiamatela pure *Zenoneide*.

Adesso **Zeno D'Agostino**, 52 anni, presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico orientale, si meraviglia che a uno come lui, venuto dalla terraferma, il governo abbia affidato nel novembre 2016 le sorti del primo porto d'Italia, quello di Trieste. «Tutti i miei colleghi che guidano le altre 16 Autorità di sistema portuale del nostro Paese sono nati sul mare», spiega. Eppure fino al 2019 è stato anche presidente di Assoporti, l'associazione che raggruppa, oltre alle Autorità, i 57 porti di rilievo nazionale, e ora è il candidato favorito per il vertice dell'Espo, l'European sea ports organisation di Bruxelles che raduna i porti d'Europa, di cui è vicepresidente: nelle elezioni di novembre avrà come unico sfidante la finlandese **Anna-leena Mäkilä**.

Io però mi stupisco del suo stupore. Il sanzenate sembra dimenticare che un qualche gene marino nel sangue ce l'ha. Il nonno paterno, Francesco, classe 1888, era un siciliano di Palermo, importante porto sul Mediterraneo. Mandato in Veneto durante la Prima guerra mondiale, **Francesco D'Agostino** divenne bersagliere dell'Ottavo reggimento e si distinse come guastatore al fronte. L'Ottavo era di stanza nella caserma Riva di Villasanta, manco a dirlo nel rione di San Zeno, quella che **Berto Barbarani** cita nella sua poesia *San Zen che ride*: «Una tromba vicina de caserma mete un gusto de amaro a i so pensieri...». E lì fuori conobbe **Angela Mon-**

tesor, che abitava in piazza San Zeno e che lo sposò, dandogli nel 1925 l'unico figlio, Luigi detto Ginetto.

Zeno D'Agostino ha invece una sorella, Angela, nata 18 mesi dopo di lui, che lavora in Audi per Volkswagen

lavoravano e basta. L'altra è l'anima dell'uomo di relazioni. La debbo a mio padre. Fin da quando avevo appena 4 anni, mi ha sempre portato con sé in tutte le occasioni ufficiali legate al carnevale. Ho indelebili nella memoria incontri con il sindaco **Renato Gozzi** e i prefetti che via via si sono succeduti a Verona. Quante volte papà mi ha fatto recitare in pubblico *San Zen che ride* di **Barbarani** e *L'Adese* di **Tolo da Re**.

Dimentica l'anima del politico. Nei suoi incarichi ha avuto come sponsor il Partito democratico.

Sì e no.

Era Matteo Renzi, il premier, quando fu scelto per Trieste.

Ci fu un regolare bando ed ero solo uno dei 270 candidati.

Non si diventa direttore generale dell'Interporto di Bologna, come lei è stato dal 2011 al 2013, senza la benedizione dell'ex Pci.

Ma a Verona ho sempre dialogato anche con gli esponenti del centrodestra, dal sindaco **Federico Sboarina** all'assessore **Daniele Polato**, fino a **Matteo Gasparato**, presidente del Quadrante Europa.

A Napoli la chiamò il governatore dem Antonio Bassolino.

In realtà fu l'assessore regionale ai Trasporti, **Ennio Cascetta**. Cercava un teorico per costituire Logica, acronimo di Logistica in Campania, un'agenzia regionale che riuniva i porti di Napoli e Salerno e gli interporti di Nola e Marcianise, nella quale erano coinvolti anche Confindustria, Confapi e Unioncamere. Poi

«Io sponsorizzato dal Pd? In realtà fu l'assessore regionale Cascetta a chiamarmi a Napoli, non Bassolino. Cercava un teorico per costituire Logistica in Campania. E fui nominato segretario generale dell'Autorità portuale partenopea dal ministro Matteoli, di Alleanza nazionale. Trovai molta tolleranza nei confronti di un veronese che tifa per l'Hellas»

fui nominato segretario generale dell'Autorità portuale di Napoli durante il mandato del ministro **Altero Matteoli**, esponente di Alleanza nazionale. Ho trovato i partenopei molto tolleranti nei confronti di un veronese che tifa per l'Hellas.

Però si dimise non appena venne eletto governatore Stefano Caldoro, esponente di Forza Italia.

Alla cieca. E in 20 giorni mi fu offerto l'Interporto di Bologna. Dopodiché **Gasparato** mi volle come responsabile dello sviluppo del Consorzio Zai.

Ma durò poco.

Fino al febbraio 2015. Il fatto è che io ho bisogno di comandare, lo dico senza problemi. O gestisco le cose in prima persona o non riesco a combinare nulla di buono. Il ruolo del consigliere non mi si addice. Anche mio padre era fatto così. Ha sempre preteso di essere eletto presidente del Comitato Bacanal del gnoco all'unanimità. Dovevano esserci 29 voti a favore e un astenuto, lui. Se dall'urna usciva anche un solo voto contrario, faceva rifare la votazione o rifiutava l'incarico.

Si ricorda quando

«Dopo l'Interporto di Bologna, diventai responsabile dello sviluppo del Consorzio Zai di Verona. Ma durai poco. Il fatto è che io ho bisogno di comandare, lo dico senza problemi. O gestisco le cose in prima persona o non riesco a combinare nulla di buono. Il ruolo del consigliere non mi si addice. Devo tutto a Carlo VI, che istituì il porto franco di Trieste»

vide per la prima volta il mare?

Ero molto piccolo. La mia famiglia andava in vacanza a Lignano Sabbiadoro. A quell'epoca non c'era nulla, solo la pensione Giovanna, dove alloggiavamo.

Perché andaste proprio a Lignano Sabbiadoro?

Mio padre aveva un rapporto storico con i giostrai veronesi, come i **Casagrande** e i **Medini**, per via del lunapark che allestivano a San Zeno durante il carnevale. D'estate si trasferivano tutti lì e lo convinsero che era una bella località.

Com'è arrivato alla logistica?

Nel 1988 fu il mio primo lavoro ai Magazzini generali, con presidente **Roberto Bissoli** e direttore **Vittorino Beifiori**. Ero impiegato, addetto alla gestione dei cereali. Anche qui, nel 1996, diedi le dimissioni dalla sera alla mattina.

Per quale motivo?

Per rimettermi a studiare all'Università di Padova. Da tempo avevo smesso di dare esami. Con gli 8 milioni di lire della liquidazione, mi pa-

gai la retta nel Collegio francescano, 300.000 lire al mese in stanza doppia, laureandomi in Scienze politiche a 31 anni. **Barbara Di Bernardo**, docente di Economia industriale, volle essere la relatrice della mia tesi e mi offrì di diventare suo assistente. Mi ritrovai in cattedra, con 300 studenti da seguire.

Oggi è arrivato in porto. E che porto: il più importante d'Italia.

Devo tutto all'imperatore **Carlo VI**, padre di **Maria Teresa d'Asburgo**, duchessa di Parma e Piacenza. Nel 1719 conferì a Trieste la patente di porto franco, trasformando un borgo di pescatori in un punto strategico dell'impero austriaco. Da più di 300 anni conserva questa qualifica.

Che significa porto franco?

Che quando le merci arrivano nei 2 milioni di metri quadrati del porto, è come se non entrassero nell'Unione europea. Quindi non pagano né Iva, né dazi, né accise.

Per sempre?

Non esageriamo. Versano queste gabelle quando escono dal porto, e solo dopo 180 giorni. Invece a Rotterdam si sborsano entro un mese. Non esiste termine doganale: le merci possono restare nei nostri magazzini per lungo tempo.

Sempre grazie a

Carlo VI?

La patente di porto franco internazionale è stata confermata dal Trattato di pace del 1947 e dal Memorandum di Londra del 1954, sottoscritto da Italia, Gran Bretagna, Stati Uniti e Jugoslavia, che restituì Trieste al nostro Paese. Il presidente dell'Autorità portuale ha la facoltà di ampliare, sospendere o creare altri punti franchi. Infatti l'anno scorso abbiamo istituito FreeEste, una zona franca di 230.000 metri quadrati fuori dal porto.

Quante navi vede in un anno?

Nel 2019 sono state 2.101, quasi 6 al giorno, con traffici per un totale di 65 milioni di tonnellate. Fra import ed export, abbiamo movimentato merci per 40 miliardi di euro.

E battuto il porto di Genova.

Genova fa il triplo dei container rispetto a noi. Però non porta neppure un grammo di roba oltre le Alpi.

Mentre voi?

Siamo il primo porto petrolifero del Mediterraneo. Il 100 per cento dei carburanti che servono alla Baviera arrivano da Trieste a Ingolstadt con

I mezzi su rotaia sono molto più rapidi che la nave e sono molto più economici dell'aereo

Cina-Ue, più merci con il treno

La linea mette in collegamento anche l'Estremo Oriente

DI FRANCESCO RAO

Volete portare merce dal Vietnam, dalla Cina o dalla Corea? Una nave mercantile può richiedere anche due mesi. Un cargo ferroviario dalla Cina raggiunge Milano in 12 giorni. Prima non avveniva. La dimostrazione generale è avvenuta il 25 agosto quando il ministro degli esteri **Luigi Di Maio** ha incontrato il ministro degli esteri cinese, **Wang Yi**, che ha poi menzionato il progetto delle Nuove vie della Seta, lanciato dal presidente cinese **Xi Jinping** nel 2013. Parte del progetto passa dai treni merci. In Italia con **Wang Yi** era arrivato a Milano un primo treno speciale carico di forniture sanitarie per il contrasto al Covid-19, rientrato poi in Cina nella provincia dello Shaanxi carico di prodotti dell'export italiano, comprese alcune Ferrari. Del resto il servizio ferroviario merci gestito da Rail Cargo Group tra la città di Xi'an e lo scalo merci di

Melzo è andato progressivamente crescendo da inizio 2020 e, visto il periodo, una parte rilevante nei carichi di merci importate dalla Cina l'hanno fatta le forniture sanitarie.

Si intensifica il trasporto merci tra Cina ed Europa. A inizio settembre è stato annunciato l'accordo per l'avvio del servizio cargo tra l'importante provincia industriale dello Jiangsu nella zona di Shanghai e una società logistica della provincia olandese del Brabant. Complessivamente, secondo il China State Railway Group, nel 2020 il numero complessivo di treni merci e i volumi di container tra Cina ed Europa è aumentato mediamente di oltre il 40% rispetto all'anno precedente. Con una discreta prevalenza di treni verso l'Europa

rispetto a quelli verso la Cina. Le prospettive è che l'interscambio merci lungo la cosiddetta Nuova Via della Seta aumenti sempre più, visto che i treni possono assicurare tempi di viaggio ridotti rispetto alle navi, e

riore tassello nello sviluppo dei collegamenti tra l'Estremo Oriente e il Vecchio continente. In effetti è realistico pensare che, nonostante la crisi economica in corso con contrazioni importanti di investimenti, consumi e

produzione industriale, moltissima merce continuerà ad arrivare in Europa dalla Cina. E anche l'export europeo verso la Cina ha esigenza di strumenti logistici adeguati e convenienti. Pertanto la strada del

trasporto ferroviario merci tra i due mondi sembra destinata a essere sempre più battuta. Anche se gli accordi per il potenziamento della Nuova Via della Seta sono visti con prudenza.

confermato oggi, tra Mercitalia Rail (Gruppo FS) e Utlc (United Transportation and Logistics Company) è già attivo per il trasporto container tra Europa e Cina, attraverso Kazakistan, Russia e Bielorussia, via Dostyk/Altyntkol e Brest/Kaliningrad. In questo ambito, Mercitalia Rail gestirà il servizio ferroviario all'interno dell'Unione europea, fornendo priorità ai flussi da e per l'Italia. Soddisfazione del ceo Mercitalia Rail **Gian Paolo Gotelli**, che conferma che l'accordo consente di entrare nel mercato euroasiatico. Soddisfazione anche per gli sviluppi in Asia di Italcertifer, guidata da **Carmine Zappacosta**, che sta gestendo contratti con i corridoi merci dell'India, pure in forte espansione. Italcertifer, società di certificazione del gruppo FS, sta già svolgendo un ruolo rilevante in diversi paesi, Emirati, Arabia Saudita, Australia, nei corridoi ferroviari merci.

L'accordo del 2018, riconfermato oggi, tra Mercitalia Rail (Gruppo FS) e la cinese Utlc (United Transportation and Logistics Company) è già attivo per il trasporto container tra Europa e Cina, attraverso Kazakistan, Russia e Bielorussia, via Dostyk/Altyntkol e Brest/Kaliningrad. In questo servizio, Mercitalia Rail gestirà il servizio ferroviario all'interno dell'Unione europea, fornendo priorità ai flussi da e per l'Italia

costi più bassi rispetto agli aerei.

I treni collegano vari paesi europei con la Cina, e l'accordo (Mou) annunciato tra Olanda e Cina con lo Jiangsu International Rail Freight Express è un'ul-

L'accordo del 2018, ri-

—© Riproduzione riservata—

SEGUE DA PAG. 11

l'Oleodotto Transalpino di 752 chilometri, costruito negli anni Sessanta grazie a **Enrico Mattei**, presidente dell'Eni.

Genova poteva fare altrettanto.

Quando nasci fortunato, non vai in cerca del resto.

Da che nazioni partono le navi che approdano a Trieste?

Da tutte. Pensi solo a quante ne arrivano con il caffè, la materia prima più simbolica: qui ne sbarca un terzo di quello tostato in Italia. Siccome all'interno del porto franco si possono insediare industrie per la trasformazione, ospitiamo persino una compagnia indonesiana, la Java biocolloid, leader nella produzione di agar-agar, sostanza gelatinosa estratta dalle alghe rosse, utilizzata nel ramo alimentare e farmaceutico.

Il tonnellaggio medio delle navi?

Impossibile determinarlo. Diventano sempre più grandi. Non abbiamo limiti nell'accoglierle, perché da tre secoli il pescaggio del porto vecchio di Trieste è di 13,5 metri, più che a Venezia, e quello del porto nuovo di 18 metri. Anche qui una felice intuizione degli **Asburgo**: mentre fino a Monfalcone i fondali sono sabbiosi, e quindi hanno bisogno di essere continuamente dragati, nell'Adriatico orientale sono rocciosi, non richiedono alcuna manutenzione.

A quanta gente dà lavoro il porto?

Più di 11.000 persone, con l'indotto. Il fatturato dell'Autorità è passato dagli 80 milioni di euro di cinque anni fa ai 120 di oggi. Ho banche e investitori che fanno la fila alla mia porta. Ma noi

non abbiamo bisogno di soldi, bensì di player industriali. L'ho detto anche a un pezzo grosso all'ambasciata italiana a Pechino, il quale mi ha avvicinato per segnalarmi che poteva portarmi soggetti disposti a tirare fuori cifre a nove zeri. Che me ne faccio? Ho in casa le Generali, se mi servissero i quattrini. Il problema sono le idee.

Avevo capito che dovevate diventare il punto d'arrivo della nuova Via della seta.

Trieste è un nodo nevralgico della logistica a livello globale. La Cina ha la supremazia mondiale dei porti: se dice di essere interessata a te, come fai a non parlarci insieme? Gli Stati Uniti non contano nulla in questo

«I cinesi pretenderebbero di entrare a modo loro, come è accaduto in Grecia. Ma noi non vogliamo finire come il Pireo, dove Pechino ha ordinato "fate questo, fate quello". Abbiamo sottoscritto un accordo per due piattaforme, una tra Shanghai e Nanchino, un'altra vicino a Canton, per l'export dei prodotti italiani. O vanno avanti quelle oppure si ferma tutto»

campo, benché i container li abbiano inventati loro nel 1959. Ma già il nome Belt and Road che **Xi Jinping** ha fatto inserire nella Costituzione mi suona osceno. Ora i rapporti si sono raffreddati.

Perché?

I cinesi pretenderebbero di entrare a modo loro, dettare le regole, come è accaduto in Grecia. Ma noi non vogliamo finire come il Pireo, dove Pechino ha ordinato «fate questo, fate quello».

Abbiamo già il nostro piano regolatore, che fin dal 2016 ha stabilito come sviluppare il porto, e la nostra Agenzia per il lavoro portuale. Non esiste che la Cina ci mandi qui i propri lavoratori. Lo stesso vale per i treni. Il porto di Amburgo ne muove 250 al giorno, noi 250 a settimana, eppure le autorità tedesche sono venute a studiare il nostro modello, che funziona più del loro: i tedeschi hanno 16 aziende per le manovre ferroviarie, noi una sola. Insomma, a me spetta tutelare un bene che è del Demanio, cioè dello Stato.

Quindi, da 1 a 10, quante possibilità ci sono che la nuova Via della seta sfoci a Trieste?

Cinque e mezzo. Abbiamo sottoscritto nel novembre scorso un accordo per due piattaforme logistico-industriali, una tra Shanghai e Nanchino, un'altra vicino a Canton, per l'export dei prodotti italiani in Cina, in particolare i vini del Nordest. O vanno avanti quelle oppure si ferma tutto.

Chi sono i concorrenti europei del porto di Trieste?

Il primo è Rotterdam. Ma i veri modelli sono Amburgo e soprattutto Duisburg, il più grande porto interno del mondo, che movimentava 4 milioni di container l'anno, contro i nostri 790.000, pur trovandosi a 250 chilometri dal mare.

Aziende veronesi che gravitano su Trieste ve ne sono?

Poche. Scelgono Genova e La Spezia, perché in prevalenza esportano negli Stati Uniti, quindi la loro rotta è dal Tirreno verso l'oceano Atlantico.

Segue le vicende di Verona?

In modo ossessivo. Ovunque mi trovi, credo di essere il primo al mondo a leggere *Il Piccolo* di Trieste alle 2 di notte e poi *L'Arena*, che però da qualche tempo mette online l'edizione digitale solo alle 6, un'autentica sofferenza, per me.

E come vede la città?

Afflitta dalla stessa sindrome di Genova. Siccome è stata troppo fortunata, preferisce riposare sugli allori, anziché progettare il proprio futuro.

Se lei fosse il sindaco, quale obiettivo immediato si darebbe?

L'accessibilità. Prenda la Transpulesana. Finisce alle porte di Verona con quell'assurdo curvone che dirotta il traffico dal Rodigino e dalla Bassa sulla viabilità di Borgo Roma. Eppure basta guardare una carta topografica per accorgersi che ci vorrebbe poco per congiungerla senza ostacoli con il Basso Acquar: è tutta campagna.

Esclude di dedicarsi alla politica in futuro?

Sì. Oddio, se mi venisse offerto un ministero tecnico, potrei pensarci. Ma la politica pura non m'interessa. Troppi compromessi, per come sono fatto io. Quando a giugno l'Autorità nazionale anticorruzione ha annullato per un cavillo la mia nomina a presidente, decisione poi cassata dal Tar del Lazio, e i portuali sono andati a protestare in piazza Unità d'Italia con 5.000 cittadini, gli amici mi hanno scritto: «Non vedi quanto sei benvenuto? Perché non ti candidi?». Ho risposto: dimenticate che sono benvenuto proprio perché non faccio politica.

Da chi ha imparato di più nella vita?

Da mio padre. Mi bastava guardarlo.

L'Arena

—© Riproduzione riservata—