«Il Punto Franco? Si può anche spostare Il nodo è il demanio»

L' avvocato Antonini, docente all'università di Udine, spiega vincoli e opportunità per il futuro di Porto Vecchio

di Gabriella Ziani

«La particolarità del Porto franco di Trieste è che, in virtù del Trattato di Parigi del 1947, non è una somma di distinti "punti franchi". È una realtà istituzionale a sè stante che governa su zone franche. Dunque spostarlo si può, ma serve una legge dello Stato. A quel punto resta però sempre zona demaniale, che può essere solo data in concessione, e solamente a chi garantisce il più rilevante interesse pubblico, e in particolare il migliore utilizzo del mare. Dunque l'interesse pubblico prevalente non può che essere legato al mare. Se si vuole fare dell'altro, bisogna anche sdemanializzare. Ma questo non è consentito sempre. Una spiaggia non lo sarà mai. Magari una zona più verso terra...». Alfredo Antonini, avvocato triestino con docenza di Diritto dei trasporti e Diritto commerciale all'Università di Udine, grande esperto della materia, risponde ad alcune domande-chiave. Che nascono a valle delle novità di questi giorni su Porto vecchio.

I concessionari, l'Autorità portuale, la Camera di commercio pensano di inserire in quell'area non solo attività nautiche e affini, ma commercio in regime extradoganale, centri "off shore", scambi "estero per estero", una banca merci, e cioé tutt'altro rispetto ai contenuti della concessione. Possibile o no? Antonini risponde con prudenza, la materia è complessa. Ma alcuni concetti basilari sono chiari, come chiara è la posizione dell'avvocato: «Non si venga a dire che per spostare il Punto franco bisogna radunare gli Stati firmatari del Trattato, lo dice solo chi vuole osteggiare le trasformazioni, e io non voglio sentire più chi vuol solo che non si faccia niente, ma gente che lavora adesso, negli anni 2000. Trieste, col progetto Polis, ha già perso i 1000 posti di lavoro delle Assicurazioni Generali, in cambio di minuscole attività portuali che non danno lavoro e soldi...».

Dunque, punto primo, «se si decide che il Porto vecchio deve "tornare alla città", si sposta il Punto franco, con una legge.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Uno scorcio del Porto Vecchio con le gru dell'Adriaterminal

Perché oggi, se in quell'area apro un negozio, devo istituire una dogana, e se c'è la dogana c'è una sbarra di confine. Voglio aprire? Devo togliere la dogana». Ma poi rimangono in campo la proprietà del Demanio, vincolata da sue regole rigidissime, e l'interesse pubblico prevalente, quello della valorizzazione del mare (come recita la concessione). L'"off shore" ci sta o no? È compatibile col vincolo demaniale o no?

«Sulla fascia costiera io riterrei di no - risponde l'avvocato-docente -, un'area portuale è per navi e banchine di attracco. Nel retro della prima fascia, forse anche sì, perché è pur giusto cercar di creare qualcosa di vantaggioso in termini di posti di lavoro. Se questo interessa, come sarebbe giusto, allora i carichi tradizionali bisogna spostarli da un'altra parte».

Insomma, pur nel limpido disegno dello schema giuridico, e senza poter approfondire tutto fino all'ultimo cavillo, Antonini comunque non vorrebbe piantare in terra un inamovibile teorema di «no se pol». «Forse effettivamente - aggiunge - per tenere aperta l'area, e poter utilizzare anche i benefici del Punto franco, si potrebbe ottenere che solo quella determinata banca, per esempio, sia in un suo recinto di regime extradoganale...».

Ma anche se l'idea piace pure ai concessionari di Portocittà, che coi loro consulenti stanno appena da un paio di settimane, si viene a sapere, studiando questa versione, non sarà affatto semplice venirne a capo. Resta da capire se questo è il punto di caduta per dare gambe al progetto, oppure no.

©RIPRODUZIONE RISERVATA