

Note del Presidente del Consiglio regionale per audizione in Senato del'8 giugno 2021

Lo Stato italiano, la regione Friuli Venezia Giulia ed il Porto di Trieste dispongono, sulla scorta della **legislazione internazionale di cui all'allegato VIII al trattato di pace fra l'Italia e le potenze alleate ed associate, firmato a Parigi il 10 febbraio 1947 e reso esecutivo con decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 28 novembre 1947 n° 1430, di uno straordinario strumento di promozione industriale, non ancora pienamente sfruttato e utilizzato, qual è il regime internazionale dei punti franchi di Trieste.**

La successiva legislazione statale, in osservanza degli obblighi internazionali della Repubblica Italiana relativamente al regime di Porto franco internazionale di Trieste, ha costantemente tenuto conto del regime speciale dei punti franchi nel Porto di Trieste sia nell'ambito della disciplina doganale, sia in quello della disciplina dei porti. A tal proposito si vedano **l'articolo 6, comma 12, della legge 28 gennaio 1994, n. 84** (Riordino della legislazione in materia portuale), e **l'articolo 169 del decreto del Presidente della Repubblica 23 gennaio 1973, n. 43** (Approvazione del testo unico delle disposizioni legislative in materia doganale). L'articolo 169 del testo unico sulle dogane, D.P.R. 43/1973, ha confermato che il regime vigente per i punti franchi del Porto franco internazionale di Trieste sussiste anche in deroga alle altre disposizioni contenute nel medesimo testo unico. L'articolo 6, comma 12, della legge 84/1994 sul riordino del sistema portuale ha fatto salva *"la disciplina vigente per i punti franchi compresi nella zona del porto franco di Trieste"* prevedendo, inoltre, che l'organizzazione amministrativa per la loro gestione sia stabilita con decreto ministeriale. Tale provvedimento attuativo è il **decreto del 13 luglio 2017** (Organizzazione amministrativa per la gestione dei punti franchi compresi nella zona del porto franco di Trieste), adottato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze.

La specificità del porto di Trieste è dunque un valore aggiunto per l'intera Regione e per il Paese e si ritiene debba trovare adeguate risposte nelle competenti sedi politiche affinché un assetto normativo, ormai consolidato anche in sede comunitaria, non venga più rimesso in discussione compromettendo le potenzialità che il porto di Trieste è oggi in grado di esprimere.

Il nuovo assetto organizzativo, assicurato dal nuovo sistema informatico portuale, rende infatti il regime di porto franco sostanzialmente compatibile, nel rispetto della sua specialità, con quanto previsto ai commi 2 e 3 dell'art. 351 del Trattato sul funzionamento dell'U.E..

Al fine di una definitiva chiarezza a livello comunitario della specialità del regime di Porto franco internazionale di Trieste, nonché per fugare ogni dubbio interpretativo, **sarebbe opportuno che il Governo italiano, in esecuzione degli obblighi sanciti dal Trattato di diritto pubblico internazionale da esso sottoscritto e ratificato nonché in base al dettato del Codice doganale comunitario (art. 243), - notificasse - alla Commissione Europea l'extraterritorialità - doganale - dei punti franchi del Porto di Trieste, comunicando in maniera chiara l'origine non concessiva dello speciale regime, in quanto *"derivante dall'applicazione dell'Allegato VIII al Trattato di pace tra l'Italia e le potenze alleate e associate, firmato a Parigi il 10 febbraio 1947"* - .**

Tale atto, sarebbe dovuto e del tutto legittimo anche in virtù dell'art. 351, comma 1 del Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea, in base al quale:

comma 1: "Le disposizioni dei trattati non pregiudicano i diritti e gli obblighi derivanti da convenzioni concluse, anteriormente al 1. gennaio 1958 o, per gli Stati aderenti, anteriormente alla data della loro adesione, tra uno o più Stati membri da una parte e uno o più Stati terzi dall'altra."

comma 2: "Nella misura in cui tali convenzioni sono incompatibili coi Trattati, lo Stato o gli Stati membri interessati ricorrono a tutti i mezzi atti ad eliminare le incompatibilità constatate. Ove occorra, gli Stati membri si forniranno reciproca assistenza per raggiungere tale scopo, assumendo eventualmente una comune linea di condotta."

In relazione al comma 2, sopra riportato, le Istituzioni europee si sono già pronunciate ufficialmente, infatti,

All'atto dell'adozione del regolamento (CEE) n. 2504/88 del Consiglio del 25/7/88, relativo alle zone franche e ai depositi franchi – ora trasfuso nel codice doganale comunitario (ndr) – è stata riformulata e accolta a verbale la riserva italiana quanto alla specialità delle regole applicabili ai punti franchi portuali triestini ed inserita fra le “dichiarazioni da iscrivere nel processo verbale del Consiglio” (**Dichiarazione a verbale del Consiglio e della Commissione resa in occasione dell'adozione del Reg. (CEE) n. 2504/88 del 25 luglio 1988, riporta) come di seguito:**

“Per quanto concerne i problemi relativi all'applicazione del presente Regolamento al territorio della Repubblica italiana, il Consiglio e la Commissione riconoscono, su comunicazione della delegazione italiana e in relazione con l'articolo 234 del trattato, che:

Il porto franco di Trieste è stato istituito dall'allegato VIII del trattato di pace tra l'Italia e le potenze alleate e associate, firmato a Parigi il 10 febbraio 1947, e ha formato oggetto del memorandum di Londra del 5 ottobre 1954

..... omissis

..... omissis

Le riportate dichiarazioni del Consiglio e della Commissione della Comunità europea pertanto:

a – escludono che nel regime definito dall'Allegato VIII sussistano elementi di incompatibilità con il diritto comunitario che l'Italia sia obbligata ad eliminare ai sensi dell'art. 351 comma 2 del Trattato;

b – esprimono un consenso a che detto regime espliciti i suoi effetti eventualmente incidendo anche tra i rapporti tra Italia e Paesi membri della Comunità.

Concludendo, è utile porre all'attenzione dei decisori politici, come, alla luce della normativa comunitaria sugli aiuti di stato e sul mercato unico interno dell'Unione Europea, **l'unico strumento giuridicamente efficace per garantire l'applicazione dei vantaggi del regime di Porto franco internazionale di Trieste è farli discendere direttamente dalla fonte di diritto pubblico internazionale, e non in maniera mediata in base alla normativa dettata dal Codice doganale comunitario.**

Ogni altra considerazione si presterebbe al concreto rischio di incorrere in violazioni della normativa comunitaria in materia di mercato unico interno, in quanto espressione non già di vincoli internazionali preesistenti alla costituzione stessa della Comunità Europea, bensì in atti normativi del singolo Stato Membro, e, in quanto tali, soggetti al sindacato di legittimità della Commissione Europea e della Corte di Giustizia Europea.

Operativamente, quindi, il Governo italiano dovrebbe notificare all'Unione Europea che il porto di Trieste è stato inserito erroneamente nella lista delle zone franche comunitarie, mentre dev'essere considerato fuori dal territorio doganale europeo, come peraltro pacificamente acquisito dalle Istituzioni dell'Unione Europea come sopra illustrato.

Conclusivamente, le competenti Autorità nazionali devono promuovere e sostenere la piena attuazione delle previsioni giuridiche, internazionali e nazionali, inerenti al regime di extradoganalità dei punti franchi del porto di Trieste attivando, **mediante notifica alla Commissione Europea dell'esclusione di detti punti franchi dal territorio doganale dell'Unione in base ai citati obblighi internazionali della Repubblica Italiana, la specifica procedura per il loro inserimento tra i territori non facenti parte del territorio doganale dell'Unione Europea, di cui all'articolo 4 del regolamento (UE) n. 952/2013, istitutivo del codice doganale dell'Unione.**



XII LEGISLATURA

ATTI AULA

Mozione n. **200**

<<Sulla necessità che la Giunta regionale si attivi per sostenere presso il Governo la piena attuazione del particolare regime giuridico dei punti franchi del porto di Trieste, quale occasione di sviluppo economico per tutta la regione e per l'Italia intera.>>

Il Consiglio regionale del Friuli Venezia Giulia,

PRESO ATTO della difficile congiuntura economica derivante dalla pandemia da Covid-19, che vede una contrazione del Pil nazionale pari al 9% e di quello regionale, secondo l'Ufficio Studi di Confindustria Udine, pari al 7,1%, con preoccupanti ricadute di lunga durata sia sul piano dell'occupazione che su quello della tenuta del tessuto produttivo della nostra Regione;

CONSIDERATO che i traffici portuali potranno contribuire efficacemente ad un incremento del Pil regionale, creando così nuove opportunità occupazionali, solo se affiancati da consistenti attività di trasformazione, lavorazione e logistica delle merci;

CONSIDERATO altresì che la nostra regione dispone, sulla scorta della legislazione internazionale di cui all'allegato VIII al trattato di pace fra l'Italia e le potenze alleate ed associate, firmato a Parigi il 10 febbraio 1947 e reso esecutivo con decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 28 novembre 1947 n° 1430, di uno straordinario strumento di promozione industriale, non ancora pienamente sfruttato e utilizzato, qual è il regime internazionale dei punti franchi di Trieste;

ATTESO che anche la successiva legislazione statale, in osservanza degli obblighi internazionali della Repubblica Italiana relativamente al regime di Porto franco internazionale di Trieste, ha costantemente tenuto conto del regime speciale dei punti franchi nel Porto di Trieste sia nell'ambito della disciplina doganale, sia in quello della disciplina dei porti. A tal proposito si vedano l'articolo 6, comma 12, della legge 28 gennaio 1994, n. 84 (Riordino della legislazione in materia portuale), e l'articolo 169 del decreto del Presidente della Repubblica 23 gennaio 1973, n. 43 (Approvazione del testo unico delle disposizioni legislative in materia doganale).

L'articolo 169 del testo unico sulle dogane, D.P.R. 43/1973, ha confermato che il regime vigente per i punti franchi del Porto franco internazionale di Trieste sussiste anche in deroga alle altre disposizioni contenute nel medesimo testo unico. L'articolo 6, comma 12, della legge 84/1994 sul riordino del sistema portuale ha fatto salva *"la disciplina vigente per i punti franchi compresi nella zona del porto franco di Trieste"* prevedendo, inoltre, che l'organizzazione amministrativa per la loro gestione sia stabilita con decreto ministeriale. Tale provvedimento attuativo è il decreto del 13 luglio 2017 (Organizzazione amministrativa per la gestione dei punti franchi compresi nella zona del porto franco di Trieste), adottato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze;

RITENUTO per questo essenziale, soprattutto in questo drammatico contesto economico, attivarsi affinché, oltre ai temi dell'integrazione dei porti ed interporti regionali, venga valorizzato il regime

dei punti franchi del Porto di Trieste, anche quale occasione di sviluppo industriale e strumento per contrastare la delocalizzazione delle aziende, al fine di attivare un virtuoso effetto volano per tutta l'economia regionale;

VISTI gli esiti dell'audizione, richiesta all'unanimità dai componenti del Consiglio regionale, davanti alle Commissioni consiliari I e IV congiunte, nella quale sono intervenuti il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Zeno d'Agostino, i vertici territoriali dell'Agenzia Dogane e Monopoli – Direzione Territoriale III Veneto e Friuli Venezia Giulia, il presidente della Confederazione regionale delle categorie degli Spedizionieri internazionali, Agenti marittimi e Terminalisti portuali, Stefano Visintin;

PRESO ATTO dell'intervento del presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Zeno d'Agostino, il quale ha sottolineato l'importanza strategica che assumerebbe una piena attuazione giuridica del regime dei punti franchi del porto franco internazionale di Trieste, non solo per la regione ma per l'intera economia nazionale;

PRESO ATTO altresì dell'intervento del presidente della CONFETRA F.V.G. (Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica), Stefano Visintin, che ha illustrato i vantaggi concreti che la valorizzazione dei punti franchi potrebbe portare all'economia regionale, al sostegno dell'occupazione e alla ripresa del Pil, dopo la drammatica crisi post COVID-19;

PRESO ATTO, infine, delle dichiarazioni dei responsabili dell'Agenzia delle Dogane che hanno dimostrato piena consapevolezza delle dinamiche tecnico giuridiche attinenti al tema ed hanno annunciato l'istituzione di un tavolo tecnico per l'analisi e la valorizzazione della specialità del porto di Trieste, in linea con quanto stabilito in un protocollo d'intesa definito nei giorni scorsi tra Agenzia delle Dogane e Assoport;

APPRESO dagli interventi del presidente della CONFETRA F.V.G., Stefano Visintin, e del presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Zeno d'Agostino, che, al fine del pieno e definitivo riconoscimento del regime di extradoganalità dei punti franchi del porto internazionale di Trieste, appare necessario che il Governo notifichi alla Commissione Europea l'esclusione di detti punti franchi dal territorio doganale dell'Unione in base ai citati obblighi internazionali della Repubblica Italiana, attivando altresì la specifica procedura presso le Istituzioni comunitarie per il loro inserimento tra i territori non facenti parte del territorio doganale dell'Unione Europea, di cui all'articolo 4 del regolamento (UE) n. 952/2013, istitutivo del codice doganale dell'Unione;

Tutto ciò premesso

impegna la Giunta regionale

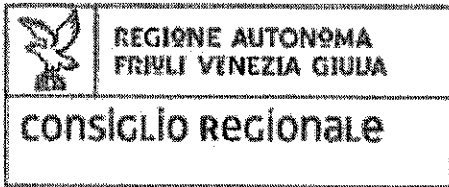
- 1) ad intervenire presso le competenti Autorità nazionali per promuovere e sostenere la piena attuazione delle previsioni giuridiche, internazionali e nazionali, inerenti al regime di extradoganalità dei punti franchi del porto di Trieste attivando, mediante notifica alla Commissione Europea dell'esclusione di detti punti franchi dal territorio doganale dell'Unione in base ai citati obblighi internazionali della Repubblica Italiana, la specifica

procedura per il loro inserimento tra i territori non facenti parte del territorio doganale dell'Unione Europea, di cui all'articolo 4 del regolamento (UE) n. 952/2013, istitutivo del codice doganale dell'Unione.

LAVORI PREPARATORI

Mozione n. 200

- d'iniziativa dei consiglieri Giacomelli, Bolzonello, Di Bert, Moretuzzo, Ghersinich, Centis, Ussai, Honsell;
- presentata alla Presidenza il giorno 15/09/2020;
- il giorno 18/09/2020 il consigliere Zalukar ha aggiunto la propria firma alla mozione;
- esaminata e approvata all'unanimità dal Consiglio regionale nella seduta n. 176 del 01/10/2020.



atti consiliari dell'assemblea
resoconti



XII LEGISLATURA

seduta n. 176 del 1° ottobre 2020 - pomeridiana



Gabrovec	Honsell
Iacop	Marsilio
Moretti	Moretuzzo
Russo	Santoro
Sergo	Shaurli
Ussai	

Rispondono "no":

Barberio	Basso
Bernardis	Bordin
Boschetti	Budai
Di Bert	Chersinich
Giacomelli	Lippolis
Mattiussi	Mazzolini
Miani	Morandini
Moras	Nicoli
Piccin	Polesello
Singh	Slokar
Spagnolo	Tosolini
Turchet	

Si astiene:

Il Presidente Zanin (*prima della votazione*)

È in congedo (*concesso nella seduta odierna*):

Fedriga

Il consigliere Sibau mi fa presente che il suo voto contrario non è stato registrato dal sistema.

Comunico il risultato della votazione:

Presenti:	44
Votanti:	43
Favorevoli:	19
Contrari:	24
Astenuti:	0
In congedo:	1

(*Non è approvato*)

Non aver approvato l'articolo 1 fa decadere gli altri articoli, quindi di fatto fa decadere la legge, quindi anche l'Ordine del giorno.

Tra l'altro l'Ordine del giorno firmato Centis e Liguori non era neanche conferente: riguardava il trasporto scolastico e non c'entra niente con la legge.

Discussione sulla mozione: "Sulla necessità

che la Giunta regionale si attivi per sostenere presso il Governo la piena attuazione del particolare regime giuridico dei punti franchi del porto di Trieste, quale occasione di sviluppo economico per tutta la regione e per l'Italia intera" (200)
(d'iniziativa dei consiglieri: Giacomelli, Bolzonello, Di Bert, Moretuzzo, Ghersinich, Centis, Ussai, Honsell, Zalukar)

PRESIDENTE. Passiamo al punto 2, discussione sulla mozione: "Sulla necessità che la Giunta regionale si attivi per sostenere presso il Governo la piena attuazione del particolare regime giuridico dei punti franchi del porto di Trieste, quale occasione di sviluppo economico per tutta la regione e per l'Italia intera", d'iniziativa dei consiglieri Giacomelli, Bolzonello, Di Bert, Moretuzzo, Ghersinich, Centis, Ussai, Honsell e Zalukar.

Do lettura della mozione n. 200:

"Il Consiglio regionale del Friuli Venezia Giulia, preso atto della difficile congiuntura economica derivante dalla pandemia da Covid-19, che vede una contrazione del Pil nazionale pari al 9% e di quello regionale, secondo l'Ufficio Studi di Confindustria Udine, pari al 7,1%, con preoccupanti ricadute di lunga durata sia sul piano dell'occupazione che su quello della tenuta del tessuto produttivo della nostra Regione; considerato che i traffici portuali potranno contribuire efficacemente ad un incremento del Pil regionale, creando così nuove opportunità occupazionali, solo se affiancati da consistenti attività di trasformazione, lavorazione e logistica delle merci; considerato altresì che la nostra regione dispone, sulla scorta della legislazione internazionale di cui all'allegato VIII al trattato di pace fra l'Italia e le potenze alleate ed associate, firmato a Parigi il 10 febbraio 1947 e reso esecutivo con decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 28 novembre 1947 n° 1430, di uno straordinario strumento di promozione industriale, non ancora pienamente sfruttato e utilizzato, qual è il regime internazionale dei punti franchi di Trieste; atteso che anche la successiva legislazione statale, in osservanza degli obblighi internazionali della Repubblica Italiana relativamente al regime di Porto franco

internazionale di Trieste, ha costantemente tenuto conto del regime speciale dei punti franchi nel Porto di Trieste sia nell'ambito della disciplina doganale, sia in quello della disciplina dei porti. A tal proposito si vedano l'articolo 6, comma 12, della legge 28 gennaio 1994, n. 84 (Riordino della legislazione in materia portuale), e l'articolo 169 del decreto del Presidente della Repubblica 23 gennaio 1973, n. 43 (Approvazione del testo unico delle disposizioni legislative in materia doganale). L'articolo 169 del testo unico sulle dogane, D.P.R. 43/1973, ha confermato che il regime vigente per i punti franchi del Porto franco internazionale di Trieste sussiste anche in deroga alle altre disposizioni contenute nel medesimo testo unico. L'articolo 6, comma 12, della legge 84/1994 sul riordino del sistema portuale ha fatto salva "la disciplina vigente per i punti franchi compresi nella zona del porto franco di Trieste" prevedendo, inoltre, che l'organizzazione amministrativa per la loro gestione sia stabilita con decreto ministeriale. Tale provvedimento attuativo è il decreto del 13 luglio 2017 (Organizzazione amministrativa per la gestione dei punti franchi compresi nella zona del porto franco di Trieste), adottato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze; ritenuto per questo essenziale, soprattutto in questo drammatico contesto economico, attivarsi affinché, oltre ai temi dell'integrazione dei porti ed interporti regionali, venga valorizzato il regime dei punti franchi del Porto di Trieste, anche quale occasione di sviluppo industriale e strumento per contrastare la delocalizzazione delle aziende, al fine di attivare un virtuoso effetto volano per tutta l'economia regionale; visti gli esiti dell'audizione, richiesta all'unanimità dai componenti del Consiglio regionale, davanti alle Commissioni consiliari I e IV congiunte, nella quale sono intervenuti il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Zeno d'Agostino, i vertici territoriali dell'Agenzia Dogane e Monopoli - Direzione Territoriale III Veneto e Friuli Venezia Giulia, il presidente della Confederazione regionale delle categorie degli Spedizionieri internazionali, Agenti marittimi e Terminalisti portuali, Stefano Visintin; preso atto dell'intervento del presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Zeno d'Agostino, il quale ha

sottolineato l'importanza strategica che assumerebbe una piena attuazione giuridica del regime dei punti franchi del porto franco internazionale di Trieste, non solo per la regione ma per l'intera economia nazionale;

preso atto altresì dell'intervento del presidente della CONFETRA F.V.G. (Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica), Stefano Visintin, che ha illustrato i vantaggi concreti che la valorizzazione dei punti franchi potrebbe portare all'economia regionale, al sostegno dell'occupazione e alla ripresa del Pil, dopo la drammatica crisi post COVID-19;

preso atto, infine, delle dichiarazioni dei responsabili dell'Agenzia delle Dogane che hanno dimostrato piena consapevolezza delle dinamiche tecnico giuridiche attinenti al tema ed hanno annunciato l'istituzione di un tavolo tecnico per l'analisi e la valorizzazione della specialità del porto di Trieste, in linea con quanto stabilito in un protocollo d'intesa definito nei giorni scorsi tra Agenzia delle Dogane e Assoporti;

appreso dagli interventi del presidente della CONFETRA F.V.G., Stefano Visintin, e del presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Zeno d'Agostino, che, al fine del pieno e definitivo riconoscimento del regime di extradoganalità dei punti franchi del porto internazionale di Trieste, appare necessario che il Governo notifichi alla Commissione Europea l'esclusione di detti punti franchi dal territorio doganale dell'Unione in base ai citati obblighi internazionali della Repubblica Italiana, attivando altresì la specifica procedura presso le Istituzioni comunitarie per il loro inserimento tra i territori non facenti parte del territorio doganale dell'Unione Europea, di cui all'articolo 4 del regolamento (UE) n. 952/2013, istitutivo del codice doganale dell'Unione;

tutto ciò premesso,

impegna la Giunta regionale

1) ad intervenire presso le competenti Autorità nazionali per promuovere e sostenere la piena attuazione delle previsioni giuridiche, internazionali e nazionali, inerenti al regime di extradoganalità dei punti franchi del porto di Trieste attivando, mediante notifica alla Commissione Europea dell'esclusione di detti

punti franchi dal territorio doganale dell'Unione in base ai citati obblighi internazionali della Repubblica Italiana, la specifica procedura per il loro inserimento tra i territori non facenti parte del territorio doganale dell'Unione Europea, di cui all'articolo 4 del regolamento (UE) n. 952/2013, istitutivo del codice doganale dell'Unione”.

Do la parola al primo firmatario Giacomelli per la sua illustrazione. Prego.

GIACOMELLI. Innanzitutto mi corre l'obbligo di ringraziare tutte le forze politiche che hanno presentato assieme a me questa mozione che fa seguito all'audizione che hanno richiesto in modo unanime tutte le forze del Consiglio e che ha visto qui il vertice dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico Orientale e, per la prima volta in un'assemblea legislativa, il vertice locale delle dogane e il vertice dell'associazione che riunisce spedizionieri, agenti marittimi, terminalisti, spedizionieri doganali.

Naturalmente partiamo da lì e dalle risultanze che ci sono state in quell'audizione, prendendo atto anche delle dichiarazioni di ieri del Ministro Patuanelli, che ha ribadito con vigore il suo interesse a che sia riconosciuta l'extradoganalità dei punti franchi del porto di Trieste in virtù dell'allegato VIII al trattato di pace.

Il porto di Trieste - o, meglio, il porto del Friuli Venezia Giulia, perché sarebbe miope vederla come una questione triestina - è un porto che in questo momento - ci sono anche le notizie dei giornali di oggi - sta dando delle grandi soddisfazioni al punto che è di fatto il primo porto d'Italia per il tonnellaggio.

Ci sono tuttavia delle circostanze delle quali dobbiamo tener conto.

Non solo la crisi economica e occupazionale che obiettivamente si è abbattuta sulla nostra Regione e sul Paese, ma anche i processi di deindustrializzazione che ci sono un po' in tutti i centri urbani, e anche, per il futuro - quello che è innegabile - nel resto del mondo una prospettiva di vasta automazione delle procedure di sbarco portuale.

Questo fa sì che, sebbene ci sia naturalmente la prospettiva della ricchezza che può portare a questa Regione e delle opportunità del porto di Trieste, la risposta anche in termini occupazionali e di diffusione della ricchezza in

Regione rischia di esserne compromessa.

Abbiamo uno straordinario strumento di politica industriale che abbiamo visto è fondato da un punto di vista legislativo sia di legislazione internazionale che di legislazione nazionale del riconoscimento.

Tuttavia, situazione inquietante, l'Italia si è dimenticata - il Governo si è dimenticato - di notificare all'Unione europea lo status di extradoganalità dei punti franchi.

E questo perché è fondamentale - ce l'ha spiegato CONFETRA, con il Presidente Visintin - sapere quali sono le opportunità di avere le lavorazioni nei regimi di punti franchi.

Dico inquietante perché anche il dott. Minenna, che in questo momento è il Direttore nazionale delle Dogane, ha pubblicamente detto che si tratta di una priorità, lo ha detto il Ministro, eppure evidentemente c'è l'inquietante circostanza che la cosa non va avanti.

Su questo non posso che ricordare le stesse parole del Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, Zeno D'Agostino, che ci dice testualmente: "mentre noi siamo qui a perdere opportunità preziose e legittime, l'Ufficio legislativo del Ministero per l'Economia e Finanze non riconosce l'extraterritorialità doganale di Trieste perché non riesce a interpretare il fatto che un trattato internazionale deve essere rispettato".

Allora diventa fondamentale qui anche un'iniziativa il più possibile unanime - in questo momento è già quasi unanime - per far sentire una voce.

Io ritengo che ci siano moltissime leggi, moltissimi emendamenti, moltissime mozioni, moltissime cose importanti che facciamo e che magari dobbiamo fare.

Si tratta però, con il supporto di tutte le forze politiche che stanno qui, nei Comuni e anche a Roma, di reclamare un obiettivo di legislatura, uno di quegli obiettivi che può realmente cambiare le sorti del territorio regionale. Non diversamente da quello che è diventato per il Veneto l'autonomia.

Deve partire cioè dal Friuli Venezia Giulia un movimento forte, compatto, coeso di tutte le forze politiche, che faccia rumore, proprio come abbiamo fatto in quest'Aula a difesa delle dogane di Trieste, che ha fatto intervenire personaggi importanti della politica nazionale per aver letto poi le nostre azioni sui giornali

locali.

Credo che queste occasioni per il Friuli Venezia Giulia non possano andare perse.

Credo che occasioni come queste debbano diventare assolutamente una bandiera per questa Regione e devo dire che una firma così lunga, che tutto sommato è rara in questo Consiglio, fa ben sperare da questo punto di vista.

Noi consegneremo un tanto al Presidente Fedriga con l'auspicio che tutti i movimenti politici che in quest'Aula hanno l'onore di avere dei rappresentanti a Roma - Camera e Senato - possano unirsi in mozioni che in questo caso sono a sostegno e parallele ai già espressi intendimenti del Ministro Patuanelli, perché se è vero che in questo Paese esistono delle forze dello Stato, che non su questo, ma in generale, hanno un peso fortissimo sull'azione legislativa - e mi vengono in mente Consiglio di Stato, Segreteria della Presidenza della Repubblica, l'Avvocatura dello Stato e soprattutto, come citato da chi abbiamo sentito in audizione, l'Ufficio legislativo del MEF - ecco credo che sia nostro dovere non fermarci per un'occasione simile davanti a chi non riesce nemmeno a dire di no, ma oppone un muro di gomma.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE MAZZOLINI

PRESIDENTE. Grazie Giacomelli. Moretuzzo.

MORETUZZO. Grazie Presidente. Io intervengo innanzitutto per ringraziare il collega Giacomelli per la mozione, per averla condivisa con gli altri Gruppi.

Ho apposto volentieri la firma perché credo, come diceva il collega, che questa debba essere una di quelle iniziative che trova l'adesione di tutto il Consiglio.

Tra l'altro noi come Gruppo consiliare avevamo depositato un'interpellanza quasi due anni fa - era il 10 ottobre 2018 - per chiedere alla Giunta una posizione rispetto al tema dell'allegato VIII e delle previsioni proprio sull'extraterritorialità che l'allegato prevede.

Purtroppo non ha avuto risposta, ma credo che questa mozione vada nella direzione di esprimere a nome del Consiglio, quindi più che della Giunta - e naturalmente spero ci sia una condivisione anche da parte della Giunta - quelli

che sono gli intendimenti dell'Aula.

Chiaro è, come diceva il collega Giacomelli, che cade in un momento particolare, perché credo che ieri a Trieste si sia verificato un fatto particolare molto importante, sicuramente per la città e per il porto, ma credo per tutto il nostro territorio.

Mi hanno colpito le dichiarazioni riportate sulla stampa dell'amministratrice delegata del porto di Amburgo, Angela Titzrath, che alla domanda sul perché Amburgo sceglie Trieste dice: "è lo scalo leader in Italia per trasporti ferroviari, ha un ottimo network di connessioni e trasporti veloci verso l'hinterland, in particolare Austria, Ungheria, Slovacchia e Germania meridionale".

Mi ha colpito il fatto che quando parla di hinterland parla di Germania meridionale, di Ungheria, e penso invece a quante volte il dibattito dentro e fuori quest'Aula, quando si parla di rapporto fra Trieste e resto della Regione, sia scaduto in visioni che appartengono più al passato che al futuro, a campanilismi che credo non debbano più trovare casa e che invece ci sia la necessità oggi di avere delle categorie nuove per interpretare questo tipo di rapporti.

Non vuol dire consegnare nelle mani di altri delle scelte strategiche fondamentali per il nostro territorio, ma significa - io credo - cogliere delle opportunità straordinarie, che stanno arrivando e che necessitano di un dibattito di pari livello dentro quest'Aula e dentro il mondo delle istituzioni e dell'economia della nostra Regione.

È chiaro che questa partita riguarda tutta la Regione. Io credo e auspico che possa rappresentare un volano importante, straordinario, anche per quei territori della Regione che hanno subito più di altri la crisi degli ultimi dieci anni.

Quindi credo che queste connessioni, in particolare con l'economia tedesca, se le cose vanno avanti così come stanno andando - penso a parti importanti del nostro settore sulla siderurgia di precisione o altro - possano davvero trovare delle sponde molto importanti.

Quindi credo che il ragionamento di questa mozione, i ragionamenti sull'extraterritorialità, su tutte le potenzialità legate...

(Intervento fuori microfono)

Extradoganalità. Guardo avanti, consigliere Giacomelli.

...spero davvero che possano essere propedeutici a una condivisione di visioni di prospettiva e di sviluppo anche economiche che davvero tengano assieme tutto il territorio regionale, superando categorie che appartengono al passato.

La stessa idea di retroporto e di Regione come piattaforma logistica oggi probabilmente non sono più categorie sufficienti per interpretare quello che sta succedendo, e invece ci sono delle opportunità molto più significative.

Ripeto, una delle sfide più grosse che abbiamo davanti, perché è chiaro che in questa partita le carte non le diamo noi, ma partecipiamo a un tavolo, sia quella di tenere assieme tutte le esigenze del territorio regionale.

Questa del porto di Trieste è una delle opportunità che sono messe davanti, ma credo che davvero, se non viene colta per intero come sfida dal sistema Regione, rischia di essere una sfida che perdiamo in partenza.

Invece ci sono le possibilità per fare bene e questa mozione va nella direzione giusta.

PRESIDENTE. Grazie. Consigliere Bolzonello.

BOLZONELLO. Grazie Presidente. Alcune brevissime considerazioni e un ringraziamento ovviamente al collega Giacomelli, che ha voluto coordinare quella che è stata una mozione che doverosamente, quasi all'unanimità, l'Aula... Speriamo che alla fine l'Aula abbia la forza di essere unanime in questa scelta perché è evidente e sotto gli occhi di tutti cosa significa questa partita.

Questa è una partita che aiuterà l'attrattività - ne parlavo poco fa con il collega Honsell - del nostro intero comparto economico.

Non è che questa cosa ci dia un vantaggio rispetto alla parte economica di altri territori, ma l'attrattività che noi potremmo dare in un pacchetto complessivo che il Friuli Venezia Giulia si sta dando, ormai da alcuni anni sotto l'aspetto - l'avevo già detto in quest'Aula rispetto a questo tema - della piattaforma complessiva logistica, dove per piattaforma logistica intendiamo qualcosa di molto più ampio del fatto solo di strade, navi, mare, autostrade, eccetera. Intendiamo un comparto complessivo che riesca a dare delle risposte a una difficoltà che c'è e che sarà sempre più importante di rimanere centrali nei ragionamenti economici mondiali.

Adesso voi mi prenderete per matto, ma, se vi ricordate, qualche tempo fa vi dissi che la vera problematicità era il tema America, Sud-est Asiatico, Cina ed Europa.

Su questo scacchiere internazionale si giocheranno delle partite incredibili, e le partite incredibili - le vedete ogni giorno - passano da questa parte post Covid, con le difficoltà che ci sono in questo momento sull'economia, in particolare quella americana, che sta mostrando la difficoltà complessiva che è molto elevata.

In questo mondo e in questa visione di mondo attuale un ragionamento europeo è quanto mai opportuno, e questo ragionamento quanto mai opportuno passa attraverso alcuni passaggi.

Per l'Italia sicuramente passa anche attraverso il punto franco di Trieste, del porto di Trieste.

Lo dico se però sapremo poi sviluppare questo, perché - non penso di svelare nessun segreto - a margine degli incontri di ieri la Presidente della società tedesca ha detto molto chiaro che Amburgo, che ha il punto franco, alla precisa domanda su quanto ha influito, ecco ha influito non moltissimo.

Allora la domanda è stata: perché non moltissimo? Non moltissimo perché l'intero sistema non ha creduto su quel punto.

Quindi per noi è importante portare a casa il risultato, ma è altrettanto importante...

E c'è stato un passaggio... Sembrava che ce l'avesse col mondo, il collega Giacomelli.

Ce l'aveva giustamente con quella parte che fa capo a strutture del Governo italiano... più che del Governo, della burocrazia italiana, che non capisce che questo è uno dei passaggi fondamentali. Quindi su quello io penso di averlo interpretato in questo modo, collega.

È evidente che se non ci sarà una condivisione complessiva rispetto al fatto che quel punto franco servirà a Trieste, al Friuli, ma all'Italia in un contesto europeo, perché questo è quello che poi conta, quindi a tutti i porti italiani, a tutta la logistica italiana, allora servirà a ben poco.

Quindi noi siamo convintissimi di questa mozione, siamo convinti e speriamo - e daremo ovviamente tutto il nostro contributo - che si possa portare a casa il risultato nel più breve tempo possibile.

È altrettanto evidente che dovremmo fare qualche azione che vada molto al di là della mozione. Dal punto di vista politico dovremo davvero avere un impegno collettivo che non può

chiudersi col voto favorevole di questa mozione, ma deve avere una serie di altri passaggi che accompagnino quello che già stanno facendo altri enti, a partire dall'Autorità portuale, eccetera.

Quindi noi dovremo avere questa forza, che non dovrà essere - ripeto - solo della Giunta, ma la Giunta troverà conforto se tutto il Consiglio...

Le forze rappresentate in questa assise dovranno attivarsi per portare a casa il risultato.

PRESIDENTE. Grazie. Consigliere Ussai.

USSAI. Innanzitutto inizio ringraziando il consigliere Giacomelli per aver promosso l'audizione del Presidente Zeno D'Agostino, delle Dogane, e del Presidente degli spedizionieri, perché molto spesso anche quando vengono qui dei rappresentanti a livello nazionale, ma anche a volte confrontandoci con rappresentanti locali, l'impressione è che si conosca sempre troppo poco questo argomento, che è fondamentale.

Lo ringrazio anche per aver condiviso questa mozione, che ho sottoscritto molto volentieri perché - lo ribadisco - l'obiettivo della piena attuazione del regime del porto franco internazionale di Trieste è da anni un obiettivo del Movimento 5 Stelle.

Ricordo anch'io, ma lo ricorderà anche il collega, la mozione del 2013 in Consiglio comunale in cui, proprio per arrivare a una certezza normativa, chiedevamo l'emanazione dei decreti attuativi dell'allora legge 84/94.

Due anni dopo anch'io in Consiglio regionale ho presentato un'interrogazione per stimolare la Giunta a chiedere al Governo l'emanazione di questi decreti.

Però anche una volta che abbiamo visto dei decreti che affidano all'Autorità del Sistema Portuale del Mare Orientale il compito di amministrare i punti franchi, abbiamo visto che l'obiettivo non è ancora raggiunto.

Lo ringrazio anche per aver ricordato l'impegno del Ministro Stefano Patuanelli.

Dal 5 settembre 2019, quando si è insediato, è un obiettivo che ha incominciato a perseguire. Numerose sono state le interlocuzioni con lui e sembrava quasi, a dicembre dello scorso anno, una cosa fatta.

Poi però passavano i mesi e in qualche maniera, come è stato ricordato, nonostante la legislazione internazionale che è molto chiara,

nonostante il parere favorevole delle dogane, l'Ufficio legislativo del MEF in qualche maniera non ha recepito e non ha interpretato ancora in maniera corretta.

Io credo quindi che questa mozione sia importante innanzitutto perché dice a questo territorio che questo tema è un tema importante e che deve essere condiviso da tutti, per cui un gesto credo di sensibilità.

È vero che la mozione è un atto di indirizzo che impegna la Giunta a parlare col Governo, per cui non è immediatamente esecutivo - magari - però secondo me è un tema importante per Trieste e per questa regione ed è ancora di più importante se la voce unita di questo Consiglio regionale si fa sentire anche a Roma.

Credo che avere e raggiungere quello che è il riconoscimento della piena extradoganalità porterà non solo a quella che è l'attrattività rispetto quindi al passaggio delle merci e alla lavorazione, ma soprattutto a uno sviluppo industriale, di cui Trieste e la nostra Regione hanno assoluto bisogno.

Io credo che probabilmente anche senza un Presidente come Zeno D'Agostino saremmo qui ancora a parlare dell'immobilismo del porto franco internazionale di Trieste.

Credo che il suo sia stato un contributo importante per riconoscere l'importanza dei punti franchi e credo che adesso siamo a un punto in cui non si può più prolungare, vista anche la crisi economica, la competitività degli altri porti, e anche l'importante investimento che ha fatto il partner che ha acquisito il 50,1 per cento della piattaforma logistica, che sicuramente potrà essere un volano economico e per i posti di lavoro.

Io credo che, come aveva detto anche il Presidente degli spedizionieri, la loro richiesta è alla luce del fatto che un sistema portuale e retroportuale ha bisogno anche di una filiera produttiva, perché un porto e l'automazione che tutti i porti hanno non può garantire posti.

Per cui quello che è il valore aggiunto che anche questa Autorità portuale sta cercando di garantire, e che con l'extradoganalità attraverso lo sviluppo industriale potrà garantire, sono i posti di lavoro e uno sviluppo per la città e per la Regione.

Com'è stato detto prima, altri porti italiani non devono temere niente del porto di Trieste, perché il 90 per cento del traffico ha come

bacino il Nord, Centro, Est Europa e quindi in qualche maniera tutti avranno da guadagnare da questa conquista.

Io spero che il voto sia un voto unanime e che a breve, anche a seguito di questo atto, di questo indirizzo che dà questo Consiglio regionale, si raggiunga questo obiettivo. Grazie.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ZANIN

PRESIDENTE. Grazie consigliere Ussai. Ha chiesto la parola il consigliere Honsell. Prego.

HONSELL Grazie Presidente. Anch'io ringrazio ovviamente il consigliere Giacomelli, che non solo ha steso questa mozione, ma mi ha fatto la cortesia di chiedere se volevo firmarla, cosa che ho fatto ovviamente con convinzione.

Però, proprio perché vorrei essere convinto fino in fondo e questo concetto di extradoganalità non è proprio così...

Non è che mi sono occupato di extradoganalità molto frequentemente nei miei sessanta e passa anni di vita.

Lo vedo un po' dato quasi per scontato. Non me ne voglia, ma mi è sembrato anche nel dibattito che qualcuno, a un certo punto, è scivolato, forse con un lapsus addirittura, all'extra-territorialità. Chiederei questo al consigliere Giacomelli: la vera preoccupazione...

Al di là del fatto che l'extradoganalità, come abbiamo anche chiarito, è solo la premessa per essere attrattivi, perché dal punto di vista strutturale se nessuno poi viene attratto, non se ne fa nulla, ma qui credo che il consigliere Bolzonello ha ben chiarito qual è il nodo.

Io gli chiederei - forse l'ha già scritto, ma se non l'avesse scritto - di mettere una clausola che tutte quelle norme che riguardano i diritti dei lavoratori e tutti gli aspetti giuslavoristici, tutti questi aspetti, sono comunque fuori discussione e che l'extradoganalità è un discorso che riguarda solamente il pagare o non pagare il dazio.

Questo non è un cavallo di Troia per rimettere in discussione certe norme e statuti dei lavoratori. Se una frase come questa o mi dice che c'è già o mi aiuta a formularla, io credo che sarei più sereno. Anche se poi non si trova, è chiaro...

(Intervento fuori microfono)

Certo, sono leggi italiane. Ci credo e mi metto anche la mano sugli occhi così non voglio essere distratto. Certo, a scriverlo, visto che siamo... sarei più sereno, proprio perché il concetto di extradoganalità non è che sia qualche cosa che abbiamo masticato tutti con tanta disinvoltura. Molte delle spinte... A chiunque è capitato di partecipare a un certo orario mattiniero a una trasmissione televisiva qui a Trieste avrà ricevuto un bombardamento di cittadini che invece andavano proprio in una direzione diversa.

A me non dispiacerebbe se mi aiutasse - io giurista non sono - a mettere una frase nel considerato, nell'atteso, nel ribadito oppure, ancora meglio, mi dicesse di stare tranquillo perché è già blindato dalla seguente frase.

È una richiesta che faccio proprio perché c'è un rischio che vengano meno certe tutele per i lavoratori se questi concetti li estende.

PRESIDENTE. Grazie. Russo.

RUSSO. Grazie Presidente. Colgo anch'io l'occasione per ringraziare il collega Giacomelli, che si è fatto carico di presentare una mozione che credo esprima largamente il sentire di questo Consiglio, tanto più dopo il momento di ascolto e di audizione del Presidente D'Agostino e del Presidente Visintin.

Io condivido quello che diceva il collega Ussai.

La mia impressione è che larghissima parte non della popolazione, ma della classe dirigente nazionale, ma ahimè anche locale, sappia ben poco dei temi di cui stiamo parlando e che l'Assessore Riccardi, con una precedente delega, ha avuto modo di approfondire.

C'è tanta confusione ed è tanto più utile ciò che noi oggi affidiamo alla Giunta, all'unanimità spero di questo Consiglio, e poi all'interlocuzione col Governo, perché vanno chiarite delle posizioni che hanno portato a non gestire al meglio un patrimonio che questo territorio ha da decine d'anni e che ha portato poco o nulla frutto.

Questo - ripeto - è dovuto al fatto - è stato ricordato, ma a me è parso evidente negli anni romani - che era chiaro che ai Ministeri competenti, fosse il MEF o fosse il MIT, l'identità e la peculiarità del porto di Trieste, del sistema logistico del Friuli Venezia Giulia, era totalmente sconosciuto, un po' perché, come si ricordava, Trieste non è un porto che serve l'Italia.

Quando il 90 per cento delle merci che arrivano viaggiano verso altri territori è chiaro che a Roma interessano i porti che servono il mercato interno.

Poi c'è - ma lo confesso anch'io, che, pur essendo triestino e facendo da molti anni politica, ho approfondito non da moltissimi anni e chiarito fino in fondo - il guazzabuglio di norme sovrapposte e intrecciate.

Ci sono librerie intere che parlano dei punti franchi di Trieste, che spiegavano come fosse impossibile spostarli, come fosse impossibile sbloccare Porto Vecchio.

Tutto questo portava e porta a una non conoscenza delle nostre specificità e quindi al non utilizzo.

Oggi abbiamo l'opportunità di far sì che questo invece venga messo all'ordine del giorno, finalmente c'è la possibilità di superare anche alcune ritrosie di un pezzo del sistema politico di questa Regione e di questa città in particolare.

Lo ricordo, rallegrammene, che quando ormai molti anni fa riuscii a fare approvare in Senato la norma che spostava i punti franchi da Porto Vecchio, e quindi rendere possibile oggi ciò che succede in Porto Nuovo e tutto ciò di cui stiamo parlando, ci fu il tentativo di bocciare, di cancellare, quella legge da parte dell'allora onorevole Fedriga e dell'onorevole Savino.

Lo ricordo soltanto perché sono contento che il clima sia radicalmente cambiato.

Dico soltanto questo. Insistiamo sapendo che il punto franco ha poco o nulla a che fare con il porto. Il punto franco è un'opportunità di sviluppo per questo territorio, tutto il territorio regionale, perché, come dice benissimo Zeno D'Agostino, la portualità non porta lavoro e non porta moltissima ricchezza.

Passare da un milione di contenitori a due milioni di contenitori non moltiplica lavoratori e indotto nella stessa dimensione.

Qual è la grande opportunità di questo territorio? Avere un retroporto in cui, grazie ai punti franchi, parte di queste merci possono fermarsi, possono essere lavorate e a determinate condizioni, quando vengono soprattutto da area extracomunitaria e vanno in area extracomunitaria, quindi semilavorati che arrivano dall'Oriente e che poi vengono rivenduti negli Stati Uniti, quel valore aggiunto permette in extradoganalità, che per le norme che ci sono, compreso l'allegato VIII, non ha nulla a che fare -

voglio assicurare il collega Honsell - con i diritti dei lavoratori. .

Se c'è modo di specificarlo meglio facciamolo e sono il primo a essere contento.

Ma il tema vero è quello. Il tema è far sì che la piattaforma logistica, come ricordava il collega Bolzonello, su cui si sta lavorando, da Trieste a Cervignano, sia a servizio di un rinnovato cluster di imprese che lavora in condizioni assolutamente di privilegio.

Vado a concludere dicendo che questo deve aiutarci a chiarire tra di noi e soprattutto - ripeto - a Roma, dove molta parte è sicuramente la tecnostuttura dei Ministeri, in parte anche la politica.

Lo dico scherzando al collega Giacomelli: il primo a cui dovrà spiegare come funzionano un po' le cose dalle nostre parti è l'amico Guido Crosetto, di cui io ho grande stima, ma che oggi, ad esempio, a dimostrazione di quanto chi non vive questo territorio non capisca le nostre specificità, ha scritto una boiata clamorosa su Twitter dicendo che il porto di Trieste è stato comprato dai tedeschi, senza sapere che i tedeschi vengono in concessione e i porti in Italia sono dinamica assolutamente pubblica.

Facciamolo - so che lo farà il collega Giacomelli - per il bene del nostro territorio, superando una volta per tutte anche dualismi regionali che in questo caso, per fortuna, tutti abbiamo capito non hanno senso di esistere perché servirà alle imprese di tutto il territorio.

L'auspicio è che tutti i Gruppi - vedo qualche assenza sui banchi di Forza Italia, ma spero che venga colmata a breve, viste alcune posizioni un po' faticose che sulla portualità triestina hanno assunto negli ultimi tempi - assumano questo impegno in maniera solenne. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie. Gherisnich.

GHERSINICH. Grazie signor Presidente. Prima di tutto volevo ringraziare tutta l'Aula per aver sottoscritto questa mozione presentata dal collega Claudio Giacomelli.

Mi fa molto piacere vedere che tutta l'Aula si è unita a questa mozione.

Voglio ovviamente ringraziare il collega Claudio Giacomelli per aver steso questa mozione, ma soprattutto per aver organizzato l'audizione del Presidente D'Agostino, del Sistema Portuale dell'Alto Adriatico, del Presidente Visintin, degli

spedizionieri, e del Direttore delle Dogane di Trieste, nella quale si è chiarita la situazione in merito alla mancata attuazione del regime di porto franco internazionale di Trieste.

Questa mozione però deve essere il primo tassello di un piano molto più grande che potrebbe portare lavoro e sviluppo non solo per la città di Trieste, ma per la Regione intera.

In questi giorni c'è stato un accordo storico con il porto di Amburgo e ieri c'è stata l'inaugurazione della piattaforma logistica.

Questo non deve essere il punto di arrivo, ma deve essere il punto di partenza di un progetto a lungo termine che deve continuare con lo sviluppo infrastrutturale del molo VIII, con la riconversione della ferriera, strategica e fondamentale per lo sviluppo del porto di Trieste e di conseguenza dell'economia di tutta la regione.

Sull'ex area a caldo si svilupperà un raccordo ferroviario della stazione di Servola che potrà accogliere treni della lunghezza di 750 metri, nonché uno snodo autostradale, un'agevolazione fortissima dal punto di vista logistico.

Io spero tanto che questa mozione veramente sia l'inizio di una cooperazione da tutte le parti politiche di questa Assemblea per portare veramente il porto di Trieste ai livelli che gli competono. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie consigliere Ghersinich. Altri? Non ci sono altri. Do la parola all'Assessore Pizzimenti.

PIZZIMENTI, *Assessore alle infrastrutture e territorio*. Grazie Presidente. È chiaro che quando si sottoscrive una mozione che è trasversale a questo livello è molto più facile anche fare l'intervento da parte della Giunta.

È giusto anche dare alcune non dico indicazioni, ma quantomeno come la pensa e gestisce questa cosa la Giunta, e in particolare il sottoscritto.

Noi abbiamo fatto un'audizione congiunta, tramite la richiesta da parte del consigliere Giacomelli, della I e della IV Commissione con Zeno D'Agostino, le Dogane, eccetera, in cui si è capito il quadro generale dal punto di vista della "bontà" del punto franco.

È altrettanto chiaro che questo è un punto all'interno di un sistema, ed è vero che come tale,

quando si parla di una parte del sistema, bisogna anche capire quali sono le azioni che bisogna fare per mettere in rete tutto quello che riguarda il nostro territorio, per quanto riguarda sia il trasporto che la logistica.

È chiaro che nel passaggio delle merci da navi, e quindi porto, al resto della Regione, ma in particolare in giro per l'Europa Nord-est, è fondamentale che ci sia questa sinergia tra i porti, che vuol dire Monfalcone, vuol dire Trieste, vuol dire Porto Nogaro, con gli interporti e poi con tutto quello che riguarda la rete dei trasporti al di fuori del nostro territorio.

È altrettanto chiaro che se non c'è questa sinergia e questa unità di intenti il risultato, pur giusto - io direi doveroso - del punto franco non è sufficiente o, meglio, è parziale.

La sfida più grossa che avremo nel prossimo futuro non è solo...

Ed è fondamentale, come dicevo, partire anche dal punto franco e quindi mettere insieme tutte le forze politiche affinché Roma, e non solo, riesca a rendersi conto, quindi anche l'Europa, e dare la possibilità di ottenere questa agevolazione.

Dicevo che non è solo questo l'obiettivo, ma quello che sto tentando di fare con una certa difficoltà - lo ammetto - è di mettere in rete quelle che sono le possibilità e le capacità dei singoli interporti dispersi un po' sul nostro territorio regionale.

Noi abbiamo una fortuna e una sfortuna. La fortuna è che abbiamo un territorio relativamente piccolo e quindi tutto sommato non di grandi spazi, ma la fortuna è che questo è molto ben organizzato e ben localizzato all'interno del nostro territorio da poter dare una risposta a qualsiasi esigenza di trasporto di merci e di logistica all'interno del nostro territorio.

Dico sempre che lo slogan più giusto per il Friuli Venezia Giulia sarebbe: "venite nella nostra regione, che a qualsiasi attività noi daremo una risposta", ovviamente di logistica e di trasporto. Non basta ovviamente questo, ma ci vogliono le infrastrutture giuste.

Trasporto vuol dire arrivare a Trieste, ma muoversi con i treni e con i camion in modo adeguato, quindi la direttiva Sud-Nord, ma anche Est-Ovest, in modo che ci sia l'infrastruttura dei binari, ma anche degli scali, non dico adeguata, ma anche organizzata in

modo tale che si possa accogliere qualsiasi tipo di commercio.

Trieste è di fatto il punto nevralgico per quanto riguarda lo sviluppo e il punto franco è uno di questi punti nevralgici per lo sviluppo, ma lo sviluppo non è di Trieste e non è del territorio limitrofo, ma di tutta la Regione.

Quindi va bene a Trieste, va bene al resto della Regione e questa piattaforma, come è stata detta da un Consigliere qui in Aula, la chiamerei piattaforma globale, e non di Trieste, di Pordenone, di Cervignano, di Gorizia, ma la piattaforma globale del Friuli Venezia Giulia è quella che secondo me deve essere poi presentata all'interno del sistema della logistica e dei trasporti a livello europeo e anche mondiale per poter far fronte a quelle che sono le esigenze del territorio, e non solo.

Quindi la sfida è duplice: da una parte portare a casa il punto franco, dall'altra mettere intorno a questo sistema del porto di Trieste e del punto franco tutti gli altri soggetti interessati per far capire al mondo, perché ormai il sistema è mondiale, che il Friuli Venezia Giulia è in alto a destra, ma molto spesso questa destra diventa fondamentale per certi tipi di trasporto.

Ovviamente la Giunta è assolutamente favorevole a questo tipo di attività. La mozione spero che venga votata all'unanimità, per poi dire non solo al Presidente Fedriga, ma a tutte le forze politiche di presentarsi a Roma e in Europa compatti per poter ottenere questo grandissimo risultato per il nostro territorio.

PRESIDENTE. Grazie. Darei la parola al primo firmatario per un'eventuale replica. Prego, Giacomelli.

GIACOMELLI. Io ringrazio tutti coloro che sono intervenuti, che sono protagonisti quanto me della redazione della mozione.

Giusto due punti nei confronti del collega Honsell. Gli ribadivo, per ciò che riguarda due questioni, che sono la tutela dei lavoratori e - non l'ha citata - c'era anche un problema di contraffazione - che sia le dogane che il Presidente di CONFETRA hanno assicurato, ed è a verbale, soprattutto il dott. Visintin, sull'applicabilità dei contratti di lavoro - quindi salari minimi, tutela - che la vigilanza sarebbe dell'Autorità portuale, e quindi su questo siamo a posto, più le dogane per ciò che riguarda

questioni anticontraffazione.

C'è il verbale. Senza adesso mettersi a modificare la mozione, abbiamo il verbale e lo possiamo allegare.

Il collega Russo ha messo un po' di pepe e quindi io un minimo mi sento di dover rispondere.

Guardi, su questo tema non ci sono vergini. Se siamo arrivati nel 2020 le dico che su questo tema non ci sono forze politiche vergini.

Parto dalla mia storia politica. Molti si dimenticano che il primo a parlare di zone franche non fu la Lista per Trieste, ma fu il dott. Alfio Morelli, in questa sede, all'epoca in cui si discuteva delle compensazioni per il Trattato di Osimo, a battersi su questo e addirittura aggiunse una zona franca integrale.

Pochi sanno che il copyright della zona franca integrale fu del Movimento Sociale Italiano.

Tuttavia a questa iniziativa mi è arrivato un commento molto interessante di un imprenditore che mi ha detto "evviva, dopo cinquant'anni la Destra si è accorta - Destra non intendeva Centrodestra, ma intendeva la Destra - che c'è un porto", perché la mia parte politica, obiettivamente, sull'allegato VIII, probabilmente presa da alcune pulsioni indipendentiste, si è avvicinata anche con riluttanza, ma il quadro normativo invece è chiaro e, come ha detto il dott. D'Agostino, sovranità italiana ed extradoganalità.

Ma qui nessuno è vergine. Se io devo pensare che chi parlava di zona franca è stata la Lista per Trieste che sta alle origini della Forza Italia triestina, con i quali spessissimo io personalmente posso andare in disaccordo con il porto, ma su questo bisogna dargli atto.

Così come negli anni Novanta, quando ci fu un movimento - lei lo ricorderà bene - per l'apertura alla città del Porto Vecchio c'era chi diceva che i punti franchi non servono a nulla, liberiamocene prima possibile.

Fu il Centrodestra, a quell'epoca a guida Forza Italia, a dire che i punti franchi servono.

Quindi in questo campo nessuno... Non dico che noi lo abbiamo fatto, però per un motivo o per l'altro... Non è che siamo più intelligenti degli altri, ma è venuto il momento storico di appropriarsi di questa battaglia, per tutti.

Ci sono una serie di problemi. L'arco portuale Trieste-Capodistria è l'arco che è cresciuto di più in Europa.

La questione della via della seta, per dire una

questione che può aver diviso il Centrodestra, è ben presente in senso di traffico commerciale, mentre non c'è mai stato e non ci sarà un euro cinese sul porto di Trieste.

Quindi, se è presente come traffico - sperabilmente, perché si parla, pre-Covid, di un milione di container che attraverseranno il Canale di Suez, da Oceano Pacifico a Oceano Indiano, per arrivare nell'Adriatico - chi se lo prende? Non c'è l'investimento cinese, ma c'è la merce cinese. Chi se la prende questa?

Il molo VIII potrà consentirci, unici nell'Adriatico credo, di poter accogliere le navi container con 18 metri di fondale da 22 mila container, quindi siamo pronti.

Ma io mi domando, nel silenzio generale del mondo, un anno prima di noi che lo facesse il Governo - Ministro Di Maio - Capodistria, la Slovenia, aveva fatto il medesimo accordo con la Cina per le infrastrutture della via della seta, candidando Capodistria come terminal della via della seta nell'Adriatico.

Quel giorno il mondo, dal Presidente americano in giù, non disse una parola. Un anno dopo per l'Italia fu il finimondo.

Si può capire - io non sono un esperto di geopolitica - perché siamo un paese di un'importanza... però adesso questo milione di container, se arriva, chi se li prende?

Noi ci stiamo attrezzando, però secondo me - ripeto - l'extradoganalità è un modo per aprire la ricchezza del porto al resto della regione, dal punto di vista di posti di lavoro, di opportunità. Dopodiché, come giustamente dice il consigliere Bolzonello, non è che finisce lì, però continuiamo ad andare contro questo muro.

Recuperando la storia degli scheletri nell'armadio di tutti su questa questione del porto di Trieste, trovai uno che non è uno scheletro nell'armadio, ma il grande appello della Presidente della Regione Serracchiani, allora Vicesegretario nazionale del Partito Democratico, al Primo Ministro, o Premier, come si dice oggi, Matteo Renzi - lei era il numero due e lui il numero uno del Partito Democratico - con pubbliche manifestazioni di intenzioni e Renzi, che è un decisionista un po' lo era, non ci è arrivato.

Per questo dico che deve diventare una battaglia di bandiera, proprio come - non finirò mai di dirlo - l'autonomia del Veneto, che ha visto tutto il Veneto.

Non che abbiamo ottenuto chissà che fino ad oggi, però ha fatto una battaglia nazionale con un'enorme differenza: noi non chiediamo, come Regione Friuli Venezia Giulia, né un beneficio, né un regalo, né un contributo, ma l'applicazione di una normativa esistente e la notifica di questa normativa a Bruxelles, che probabilmente sarà molto più facile passare da Bruxelles che passare per Roma.

Questa deve essere una campagna e una battaglia di legislatura. Io ringrazio comunque tutti e auspico il voto unanime.

PRESIDENTE. Grazie. Si è concluso il dibattito e poniamo in votazione la mozione n. 200 "Sulla necessità che la Giunta regionale si attivi per sostenere presso il Governo la piena attuazione del particolare regime giuridico dei punti franchi del porto di Trieste, quale occasione di sviluppo economico per tutta la regione e per l'Italia intera". È aperta la votazione. È chiusa la votazione.

(È approvata)

Discussione sulla mozione: "Individuare modalità e risorse per valorizzare e promuovere gli operatori che utilizzano prodotti regionali nell'esercizio della loro attività di ristorazione, turistica o ricettiva, diffondendo la conoscenza e la riconoscibilità del Marchio collettivo "Io Sono Friuli Venezia Giulia" e dei nostri prodotti locali" (199) (d'iniziativa dei consiglieri: Sergio, Capozzella, Dal Zovo, Ussai)

PRESIDENTE. Passiamo al terzo punto all'ordine del giorno: "Individuare modalità e risorse per valorizzare e promuovere gli operatori che utilizzano prodotti regionali nell'esercizio della loro attività di ristorazione, turistica o ricettiva, diffondendo la conoscenza e la riconoscibilità del Marchio collettivo "Io Sono Friuli Venezia Giulia" e dei nostri prodotti locali", d'iniziativa dei consiglieri Sergio, Capozzella, Dal Zovo e Ussai. Do lettura della mozione n. 199:

"Il Consiglio regionale del Friuli Venezia Giulia, vista la legge regionale 17 febbraio 2010, n. 4 (Norme per orientare e sostenere il consumo dei prodotti agricoli regionali), che fra l'altro, al fine