

Il governo vuole commissariare le Authority degli scali di Genova e Trieste. E la crisi dismette aree pregiate. Obiettivo di speculatori italiani e non **di Pietro Orsatti**



© L'ANSA/INFESTI

Una veduta del porto e della città di Trieste

Ci sono nuovi confini nel tradizionale mondo del mattone italico. Potremmo partire, e non è un azzardo, da Dubai, dalle isole artificiali e i paradisi in vetro e acciaio e pannelli prefabbricati della Disneyland mediorientale. E dall'enorme, colossale, speculazione edilizia che ha caratterizzato la storia degli ultimi venti anni dell'Emirato arabo. Potremmo giungere in Egitto, dove i petrodollari si materializzano in mattoni, acciaio e vetro. Poi potremmo analizzare i "waterfront" cinesi e coreani, dove la ruspa spiana intere città perfino più velocemente del ritmo, già frenetico, con cui si costruisce. Dobbiamo partire da lontano per capire cosa stia avvenendo nel nostro Paese, e in particolare in quelle città portuali entrate in crisi verticale con l'attuale crisi finanziaria e, soprattutto, commerciale. Siamo costretti a guardare oltre il nostro triste e dismesso panorama commerciale e produttivo.

La parola magica è 30 per cento. Da novembre ad aprile il calo del trasporto di merci nei nostri mari e di conse-

PORTO CEMENTO

guenza delle attività portuali ha avuto una flessione di quasi un terzo. Ma si tratta di una crisi di dimensioni vastissime e molto più profonda e antica di quella attuale. I nostri scali marittimi da più di un decennio non navigano in buone acque. Si tratta, quindi, di una crisi strutturale. Che è diventata causa ed effetto di nuovi terreni di affari. Sono enormi le aree dismesse che sono diventate teatro di grandi espansioni edilizie. Si depotenzia il settore della portualità e si "liberano" enormi aree. Dietro questo depotenziamento e apparente disinteresse tradottosi in ulteriori tagli ai porti italiani, emerge perciò una precisa strategia politica ed economica. Non siamo davanti a sot-

tovalutazioni e incompetenze, quindi, ma a un "affare" vero e proprio. Esiste infatti un progetto ben preciso per trasformare, per esempio, Genova e Trieste in porti corridoio verso l'Europa centrale e settentrionale. Un progetto sponsorizzato dal presidente dell'Authority di Genova Luigi Merlo e da un gruppo non ancora ben chiaro di grandi imprenditori italiani (e non).

Un progetto recepito da una parte del governo e infilato con puntualità nel Dpof. Il piano per rilanciare i due hub prevede di fatto la chiusura delle due Autorità portuali (Genova e Trieste) e la nomina di commissari in sostituzione dei presidenti. Nota bene: com-



Il sultano dell'Oman Qabus bin Sa'id

© DJANISZIAN/AP/LEPRESE



Il panfilo del sultano

© LANNINO/PANSA

missari. In piena sintonia con la strategia dell'attuale governo del risolvere tutte le questioni più spinose a colpi di gestione straordinaria in deroga. E qui si torna alla premessa: il business asiatico ha le idee molto chiare di dove e come investire nel nostro Paese. Da almeno sei anni a Trieste, con l'affacciarsi di Evergreen e di altre società cinesi nel porto vecchio; e da circa dieci a Genova, con l'Autorità portuale di Singapore che ha acquisito i moli di Voltri. Non sono i moli, però, l'oggetto dei desideri. Non sono spedizionieri e armatori. L'affare è, come sempre nel nostro Paese, il mattone. Da un lato il porto vecchio di Trieste e parte di quello nuovo, dall'altro il

grande *waterfront* di Genova dove è in campo un mega progetto di Renzo Piano sponsorizzato fin dalle sue prime battute da Burlando e dal Pd genovese: tutto si traduce in un affare di diversi miliardi di euro. Su cui gli asiatici, cinesi e coreani in testa, hanno già dimostrato interesse.

C'è comunque qualcosa di strano e particolare in quest'ultima uscita della maggioranza sulla vicenda porti. Anche perché fa emergere l'ennesimo conflitto, camuffato malamente, fra settori del dicotomico insieme che blinda il premier Silvio Berlusconi. Il fronte Pdl-Lega sembra tutt'altro che compatto. Nelle stesse ore in cui il progetto vedeva la luce nel Dpef, il presidente della commissione Trasporti del Senato, Luigi Grillo, presentava il testo di riforma della legge 84/94 (la legge di riferimento sui porti), che non cita affatto un sistema di porti corridoio. Rimane però la certezza che il centrodestra ha deciso di mettere le mani su quel che resta dei porti italiani. Se per fare "shipping", in molti ne dubitano. E la parola magica, qui, è "piano regolatore portuale". Un documento che in molte città marittime sta per essere modificato. E che rappresenta, a tutti gli effetti, l'affare del decennio. Su cui è difficilissimo, a quanto sembra, mettersi d'accordo. Ognuno ne vorrebbe una fetta ma le aree, anche se immense, sono "limitate" e i soggetti interessati (economici o politici) sono troppi. Di certo c'è che a ben pochi interessa il concetto di "valore pubblico" dei porti. Anzi, la loro funzionalità per potenziare commercio e industria italiani più che un valore sembra un impaccio da mettere di lato nel più breve tempo possibile. Smembrando il sistema, appunto, e mettendo mano ai piani regolatori.

Poi c'è, in questa vicenda di intrecci finanziari, strategie urbanistiche e politiche, un aspetto da romanzo. Con scenari da mille e una notte e ricchez-

ze immense, navi con harem sigillati nei porti italiani e decine e decine di rolex e collier regalati come se fossero bomboniere. Qabus bin Sa'id, questo il protagonista di questa piega letteraria, sultano dell'Oman, ricco che più ricco non si può, molto interessato sia al mattone di Dubai che alla borsa petroli di quell'Emirato (di cui possiede una consistente fetta). Si è recato recentemente in visita di piacere (e di affari) in due città portuali in trasformazione, dove i piani regolatori degli scali sono in discussione e dove si stanno "liberando" milioni e milioni di metri cubi edificabili. Palermo e Bari. C'è arrivato con Yacht (il suo transatlantico privato) e qualche Boeing 747 e Airbus per la corte e i bagagli. E poi i doni (i famosi rolex e i gioielli per le signore) dispensati a piene mani. E una mezza ammissione da parte del suo staff per un interessamento sul recupero, restauro e rilancio degli alberghi del centro storico palermitano. Approccio soft di una

Gli strani viaggi a Palermo del ricchissimo sultano dell'Oman

vecchia volpe del Golfo che da "piccole", si fa per dire, operazioni immobiliari è riuscito a scalare un colosso come la Borsa petroli di Dubai. E che da quella scalata ha acquisito un patrimonio in liquidità impressionante. Sarà un caso che subito dopo la sua partenza a Palermo, in alcune ban-

che e in alcuni affari siano arrivate sostanziose iniezioni di liquidità provenienti da Dubai? In molti ne dubitano. Qabus bin Sa'id, intanto, è tornato con la corte nel suo sultanato e, tanto per far emergere quanto sia fondamentale quel minuscolo staterello su cui regna, si mette a fare da ago della bilancia anche nella questione Iran Onu. Il sultano, infatti, ha annullato un suo viaggio di Stato nella Repubblica islamica programmato nei giorni seguenti alle contrastate elezioni iraniane, spezzando il fronte islamico che protegge Teheran da eventuali inasprimenti diplomatici. Anche questo aspetto, non da poco, sarà posto sul piatto della bilancia del mattone futuro prossimo italiano? ■