

Logistica Il centrodestra sta tentando di avviare un processo di smantellamento dei moli italiani. Si rischia la svendita e il declino, accusa il presidente dell'Autorità portuale

Trieste, fuori dal porto c'è una fila di privati

Pietro Orsatti

«Non ho solo l'impressione, ma la certezza che l'enorme patrimonio immobiliare e le aree potenzialmente edificabili del demanio portuale facciano gola a molta gente. Ed è questo il motivo per cui bisogna potenziare le strutture e le "armi" (legali, beninteso) in mano alle autorità portuali che devono essere a loro volta controllate dagli organi dello Stato per amministrare al meglio questo patrimonio pubblico». Claudio Boniccioli, presidente dell'Autorità portuale di Trieste e gestore di una delle aree demaniali più appetibili dell'Adriatico, se non dell'intero Paese, non usa mezzi termini per denunciare un processo, in atto da anni, per il depotenziamento della capacità industriale dei porti italiani e per le mire speculative in atto su questo enorme patrimonio pubblico. Sta resistendo, Boniccioli, a un tentativo in atto da parte della maggioranza di svuotare il valore pubblico del porto che governa. È in circolazione in parlamento, infatti, un testo che svela un progetto molto chiaro: commissariamento delle authority e progressiva privatizzazione camuffata da riorganizzazione per creare, su Genova e Trieste, due terminali legati al Nord e al Centro Europa. «Esiste da sempre l'esigenza di raccordare il porto di Genova con il suo retroterra naturale e quello di Trieste con il Centro ed Est Europa - spiega il presidente -. In realtà ci sono tutti gli strumenti in atto per fare queste cose senza alcuno stravolgimento di carattere legislativo». Boniccioli spiega che il mancato, finora, "raccordo" di queste due aree è infrastrutturale, e che «le ferrovie decidano di farsi carico del trasporto merci e che prendano le decisioni conseguenti, ferrovie



Una veduta del porto vecchio di Trieste

Claudio Boniccioli denuncia che «se ragioniamo con il fiato sempre così corto saremo schiacciati dalla concorrenza»

che hanno probabilmente anche bisogno di risorse finanziarie, oppure di una strategia alternativa che sia esplicitamente dichiarata». Le ambiguità sono tante, e verrebbero da una storia lunga. «Ultimamente mi sono ritrovato a citare Cavour - spiega il presidente dell'Authority -, il quale in un suo scritto sulle Ferrovie italiane del 1846 parlava della necessità di creare un collegamento fra i vari porti italiani e del collegamento di Trieste con Vienna». Collegamento diretto che ancora, ad oggi, non c'è. E intanto, lo dicono anche le

statistiche mondiali sui traffici e la capacità delle infrastrutture, l'Italia sembra essere impreparata ad affrontare la crisi e la concorrenza quando questa rientrerà.

«Tutti gli Stati della Ue e che comunque ci stanno intorno, sia per le infrastrutture che per le strategie, programmano per tempi che vanno per dieci o quindici anni - spiega Boniccioli -, mentre noi qui programiamo su due o tre anni, a seconda del governo e del presunto colore delle amministrazioni portuali, e se ragioniamo con il fiato sempre così corto non combiniamo niente».

E intanto i nostri porti diventano obiettivo di soggetti privati anche non italiani, «ed è per questo che è necessario un "governo" delle nostre strutture». Un porto pubblico? «Assolutamente, non c'è altra scelta». Oppure si svende. ■

©Tachus

Sicurezza Al via dall'8 agosto le "associazioni di osservatori volontari", accanto a nuove forze armate

Maroni suona la carica Tra ronde, respingimenti e regolarizzazioni negate

Galano da pagina 2

► In base alle bozze del provvedimento attuativo, il compito delle ronde resterà limitato a un'azione di segnalazione di fatti ed eventi che possano turbare l'ordine pubblico o aggravare il disagio sociale. Per partecipare l'associazione deve porsi come attività di volontariato e non avere scopi di lucro né essere legata a partiti o a movimenti politici. Sono ammessi soltanto giovani che abbiano compiuto il 25esimo anno d'età e mostrino abilità fisiche e salute di ferro. Abbigliati con casacche color giallo fluorescente, non potranno esibire altri logo fuorché il riferimento all'associazione o al Comune per cui prestano servizio. «In un Paese già profondamente diviso dalla questione immigrati», ha commentato Furio Colombo, ex direttore dell'Unità e ora deputato Pd, mettendo in risalto due facce della stessa medaglia, «non c'è dubbio che le ronde sono strumento di razzismo e che gli immigrati sono i perseguitati. Con una finta, inventata divisa alcuni cittadini avranno un'autorità che li rende più uguali degli altri». Ma evidentemente il loro apporto non sarà sufficiente a garantire la sicurezza nelle città, poiché contemporaneamente sono stati rinnovati anche gli impieghi dei militari, nuovamente a disposizione, per i prossimi due semestri, per il controllo dei siti sensibili e per la vigilanza nei Cie, i Centri di identificazione ed espulsione.

L'ultima soddisfazione per Maroni, poi, giunge dalla Procura di Roma. Accusato di abuso d'ufficio per la cattiva gestione degli sbarchi di clandestini, ieri il ministro riceve la lieta notizia dell'archiviazione. «Ci sorprende e ci rammarica il fatto che la procura della Repubblica abbia deciso di archiviare, in tempi brevissimi e senza aver svolto alcuna attività di indagine, il nostro esposto in merito ai respingimenti dei potenziali richiedenti asilo attuati in questi mesi», commentano in una nota i parlamentari radicali Bernardini, Zamparutti, Perduca e Poretti, che hanno firmato l'iniziativa giudiziale. Garantitagli l'impunità, il ministro pare incoraggiato a perseverare nei respingimenti, questa volta nei confronti delle proposte troppo tolleranti formulate dal collega Scajola. «La richiesta è respinta», dice in riferimento all'ipotesi di allargare ad altre categorie di irregolari la deroga prevista per colf e badanti. Quella decisione è il frutto della precisa scelta di «far emergere il lavoro nero domestico, non di procedere a una sanatoria per gli immigrati irregolari». Nessun segnale di discontinuità deve indebolire l'azione di governo. Nonostante sul versante dei diritti umani sia costretto a riferire in sede europea per le gravi violazioni di cui si è reso responsabile. ■

I giudici di Roma archiviano le accuse di abuso d'ufficio a carico del ministro per la gestione illecita degli sbarchi

Sulla notizia



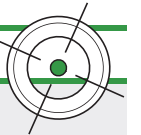
© BERGICOM/ANSA

Un pescatore giapponese di Wada Port nella prefettura di Chiba ripreso mentre finisce di "lavorare" una testa di un delfino Baird. Ogni anno decine di splendidi esemplari di questo mammifero finiscono sulle tavole dei giapponesi. Fortemente contrastata da Antarctica, questa barbara "tra-

dizione" risale al 16esimo secolo. Fortunatamente dal 1970 le carni del Baird non sono più servite nei refettori scolastici. Tuttavia sono ancora diversi i siti giapponesi come Wada dove questo genere di caccia non è ancora stata vietata direttamente dalla Iwc (International whaling commission).

Nel mirino

di Fedora Raugei



Pirati all'assalto dell'economia globale

«I traffici commerciali via mare riguardano oggi circa il 90% del totale del commercio mondiale e i due terzi del petrolio mondiale e vengono effettuati da una flotta navale mercantile che conta circa 80mila unità. Le rotte marittime internazionali sono localizzate tra le zone maggiormente industrializzate del globo: Europa occidentale, America del Nord e Asia dell'Est (in particolare Giappone e Cina). Esse sono predeterminate, soprattutto a causa di impedimenti geografici che implicano il passaggio obbligato attraverso i cosiddetti *chokepoints*, cioè stretti o canali strategicamente importanti passibili di essere bloccati per impedire o rallentare il commercio marittimo (in particolare, quello del petrolio). Qualsiasi disordine o sconvolgimento politico potrebbe causare il "soffocamento" dei pochi ma importanti stretti e punti di passaggio obbligati sconvolgendo così i prezzi e minando le basi dell'economia mondiale e dell'equilibrio delle relazioni tra Stati. (...) La pirateria marittima è a tutt'oggi un fenomeno di importanza estremamente rilevante poiché mette in serio repentaglio la stabilità economica e politica degli Stati a causa della continua minaccia al principio della libertà dei mari. La rotta marittima che attraversa le acque del Corno d'Africa riveste un'importanza commerciale fondamentale per l'Italia e la Marina militare italiana, prima tra tutte, ha cominciato a monitorare il Golfo di Aden (...). Il 60% del commercio estero italiano viaggia per mare e a largo delle coste somale flottano all'anno circa 2.000 unità navali controllate da interessi italiani, 600 delle quali battono bandiera tricolore.»

Fonte: Dossier "Pirateria. La nuova minaccia globale" a cura di Alessandra Poggi, del Centro Studi Internazionali (Ce.Si.), aprile 2009.