

IL CORRIERE DI TRIESTE

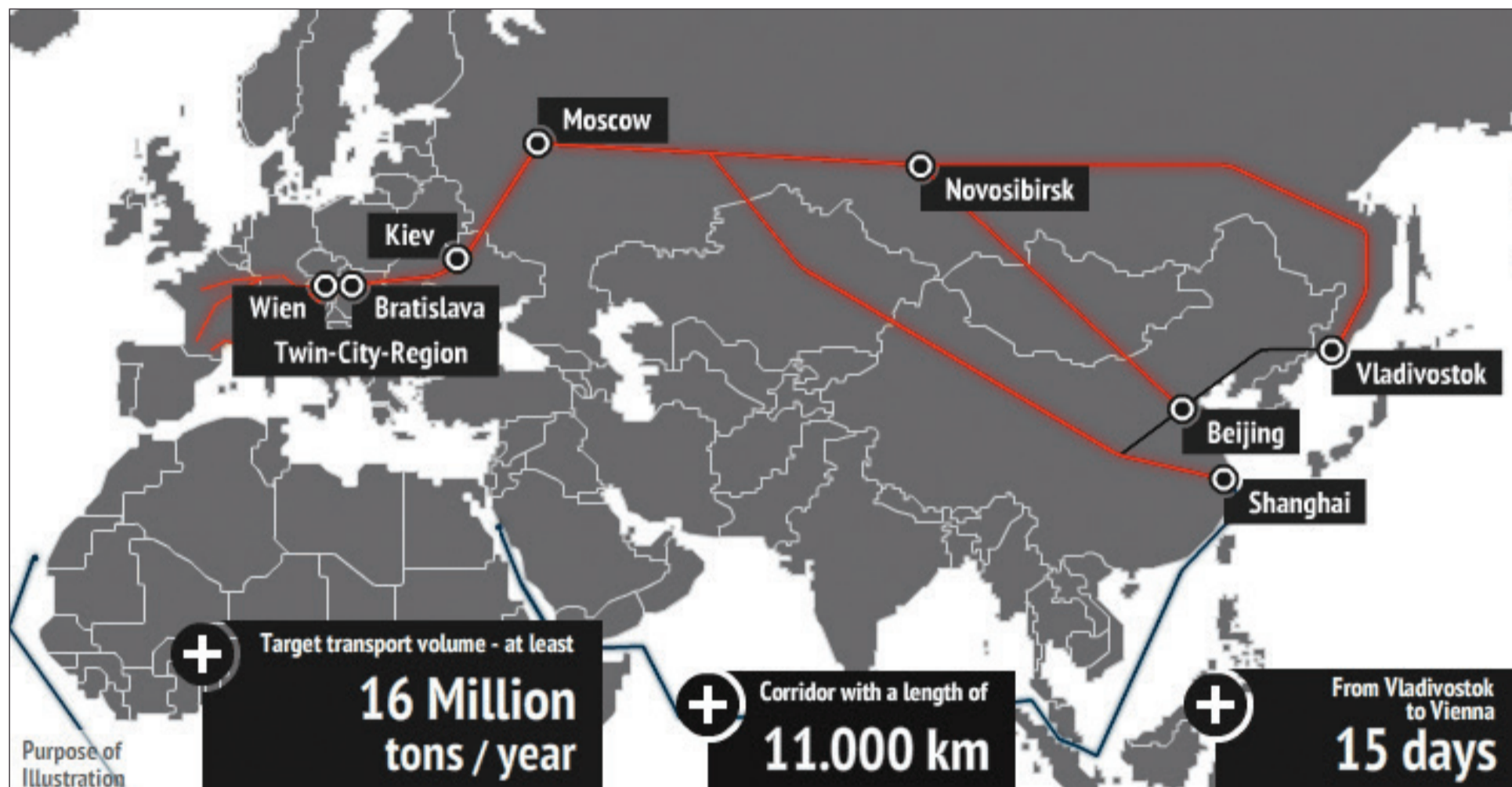
Il nostro programma si riassume
in quattro parole: pace, libertà, lavoro, onestà.
Alberto Paulin, 9 giugno 1945



Hohò Trieste / del sì, del da, del ja
tre spade de tormenti / tre strade tute incontri.
Carolus L. Cergoly Zriny

independent newspaper - quotidiano indipendente - neodvisni dnevnik - unanbhängige Zeitung - neovisan dnevnik - независан дневник

Trieste Porto Franco internazionale e i nuovi assi di traffico continentali



La funzione di Trieste e del suo Porto Franco internazionale sta per mutare radicalmente con lo sviluppo di nuovi assi ferroviari continentali fra il Pacifico e la Mitteleuropa, con centro focale a Vienna e Bratislava. Questi mutamenti esigono un cambio radicale di mentalità e di progetti, ma sono anche l'occasione per restituire in termini nuovi all'economia ed alla cultura di Trieste i suoi ruoli e legami storici naturali interrotti.

Ognuno sa che Trieste è nata e cresciuta come Porto Franco nel sistema politico-economico favorevole della Mitteleuropa asburgica. È poi decaduta con l'inclusione forzata dal 1918 nel sistema politico - economico della penisola italiana, diverso ed economicamente ostile. Ed è rinata nel 1947 come Porto Franco internazionale, ma questo suo ruolo è rimasto congelato tra i blocchi e gli equilibri strategici della guerra fredda, sino alla recente dissoluzione conflittuale della federazione jugoslava.

Questa lunga paralisi della funzione economica internazionale di Trieste ha lasciato la città con strutture portuali e ferroviarie rilevanti ed ulteriormente espandibili in regime di free port e di free zone, ma anche con una situazione demografica impoverita dall'emigrazione e con una classe politica scadente, da borgo di provincia, che fa gli interessi dei partiti e dei porti della penisola italiana.

Mentre la confinante Repubblica di Slovenia sviluppa da decenni nel porto adiacente di Koper-Capodistria i ruoli di terminale marittimo della Mitteleuropa che gli interessi italiani hanno tolto o ridotto a Trieste. E la no-

stra città risente in maniera particolare delle crisi economiche globali ed europee proprio a causa di questa paralisi politica artificiosa della sua funzione economica portuale primaria.

A questo punto dunque la scelta vera e concreta per Trieste è tra rassegnarsi a declino definitivo o rilanciare il suo porto franco internazionale facendo, di fatto, terminale unico con Koper attraverso una differenziazione e spartizione del lavoro tra i due porti a diverso regime fiscale. La quantità di lavoro da acquisire e condividere è già sufficiente, e ne stanno finalmente maturando anche nuove condizioni geopolitiche di forte crescita.

Le novità principali sono lo sviluppo di due assi ferroviari continentali: quello settentrionale Baltico-Adriatico, che attraverso Vienna collega il Mediterraneo alla Russia ed alla rotta artica per le Americhe e l'Estremo Oriente (resa sempre più agibile dal riscaldamento del clima) e quello orientale da Vienna a Vladivostok ed alla Cina. Ed ambedue questi assi continentali, che ridurranno drasticamente l'importanza di Suez, hanno come sbocco mediterraneo naturale la coppia dei porti terminali dell'Adriatico nordorientale: Trieste e Koper.

Sull'asse settentrionale occorre contrastare un'operazione già avanzata di dirottamento sui porti della penisola italiana, da Venezia e Ravenna sino a Bari, Napoli e Gioia Tauro, che viene forzata da tutti i partiti italiani, incluse le loro sezioni a Trieste, e dalle mafie italiane che utilizzano quei porti e quei partiti. È possibile perciò contrastarli soltanto sganciando Trieste, grazie al suo particolare

status internazionale, dal potere della politica italiana, e concordando un'offerta portuale comune fra Trieste e la Slovenia.

L'asse orientale, progettato dal 2009, ha infine portato nel luglio 2013 di un Memorandum d'intesa tra le ferrovie austriache (ÖBB), russe (RZD), slovacche (ŽSR) ed ucraine (UZ), per eseguire il prolungamento della linea Transiberiana a scartamento largo (Breitspur) da Košice, in Slovacchia, alla regione delle "città gemelle" di Vienna e Bratislava. Riportiamo qui a pagina 2 le informazioni essenziali in lingua inglese dell'incaricata Breitspur Planungsgesellschaft. I tempi di trasporto ferroviario previsti da e per le coste russe e cinesi del Pacifico sono la metà di quello marittimo attraverso Suez.

Questo progetto, relativamente semplice, rapido e poco costoso, trasformerà l'area di Vienna -Bratislava nel più importante hub container dell'Europa centroorientale, facendone il crocevia dei due assi ferroviari, settentrionale ed orientale, con collegamenti nordoccidentali ai porti tedeschi e meridionali all'Adriatico, verso il quale sono già in costruzione ad opera delle ferrovie austriache (ÖBB INFRA) apposite gallerie sotto il Semmering e la Koralm.

Una sinergia intelligente ed attenta fra Trieste e la Slovenia può quindi fare della coppia funzionale formata dal Porto Franco internazionale di Trieste e dal Porto di Koper lo hub marittimo di Vienna-Bratislava per il Mediterraneo e l'oltremare, a straordinario vantaggio comune e rendendo particolarmente convenienti anche le rotte da e per

Trieste e Koper attraverso l'Atlantico meridionale. Con in più la dote straordinaria del regime di porto franco internazionale, che consente di sviluppare a Trieste anche un offshore finanziario e di borsa.

Per affrontare e soddisfare assieme questa nuova massa di lavoro è necessario però un incremento contestuale delle strutture portuali e ferroviarie di ambedue i porti. I progetti di Koper sono limitati ma già consolidati con nuove banchine su fondali da 14 a 18 metri (si veda qui dietro a pagina 7 della Voce) mentre a Trieste è necessario riattivare il Porto Franco Nord e convertire finalmente in banchina di porto franco l'area della Ferriera di Servola (progetto qui alle pagine da 4 a 6 della Voce) quale estensione della nuova piattaforma logistica di imminente costruzione; c'è anche un interessante progetto integrativo di piattaforma logistica flottante di AMEM - Austrian Marine Equipment Manufacturers.

Il potenziale di nuovi posti di lavoro ai terminali terrestri e marittimi dei due assi ferroviari continentali e nei servizi di supporto è enorme. Per questo motivo l'Austria, matrice storica di Trieste, sta investendo molto su questo progetto ferroviario e sui nuovi collegamenti con l'Alto Adriatico.

Dove confluiranno perciò anche nuovi interessi e finanziamenti internazionali, che trovano però garanzie migliori a Koper, unico porto di un piccolo Stato, la Slovenia, che ha il massimo interesse a svilupparlo, piuttosto che nella situazione ancora debole ed ambigua di Trieste.

(segue a pag. 2)

(segue dalla prima)

Trieste infatti si trova ancora sotto l'amministrazione fiduciaria speciale del Governo italiano che viola il mandato internazionale imponendo la sovranità simulata dello Stato italiano, il cui sistema politico-economico ha interesse ad emarginare e soffocare il Porto Franco internazionale di Trieste. Anche e proprio perché i porti e le zone franchi stanno rifiorando in tutto il mondo.

Nonostante le difficoltà economiche della Slovenia e le debolezze della sua classe politica, lo sviluppo del porto gemello di Koper sarà dunque garantito da investimenti internazionali senza ostacoli, ed a prescindere dalla sorte del porto di Trieste.

Lo sviluppo e la sopravvivenza stessa di Trieste dipendono invece dalla capacità della popolazione di capire che senza sviluppo del porto

franco decadrà ancora, e di unirsi per imporre al Governo italiano, con l'aiuto dei garanti internazionali, il rispetto o la rinuncia del mandato amministrativo internazionale. Che potrebbe essere affidato senza traumi politici europei ai Governi austriaco o svizzero.

Trieste, insomma, è di fronte ad una scelta storica decisiva tra miseria e benessere, che non è ideologica

né politica o etnica, ma semplicemente economica, e non può essere più rinviata ma viene ancora impedita dalle rappresentanze locali parassitiche dei partiti politici italiani.

Possiamo contare perciò soltanto sull'intelligenza delle categorie economiche, che come tali includono in realtà tutta la comunità triestina: dagli imprenditori ai lavoratori dipendenti, ai disoccupati, alle madri

di famiglia ed ai pensionati.

Perché la verità concreta è che ci troviamo tutti sulla stessa barca in pericolo, e destinati perciò a salvarci od affondare tutti assieme. Comprendiamolo, finalmente, ritrovando il coraggio e la dignità civile della nostra feconda storia di lavoro e di mare, ed assieme ci salveremo per la dignità ed il benessere di ognuno.

F.W.

Breitspur Planungsgesellschaft: Four Countries, One Goal



This multinational railway project is wide-ranging and unites the four countries Austria, Slovakia, Ukraine and Russia into Breitspur Planungsgesellschaft.

We, at Breitspur Planungsgesellschaft, have a common goal in our joint venture between the state rail companies ÖBB, ŽSR, UZ and RZD: the creation of a continuous, integrated corridor from China and Russia to Central Europe. We want to reach this target by extending the existing broad-gauge line to the Twin City Region Vienna-Bratislava –the centre of Europe

Mission Statement

Connecting markets, and in particular the Central European, Russian and rapidly-growing Asian markets of the future, is becoming increasingly important in terms of global economic development. Breitspur Planungsgesellschaft, with its four strong, international partners, is a part of these interconnected, future-

oriented markets.

We are grasping the opportunity for the growth and successful, sustainable future of the goods transportation system by extending the broad-gauge track system. We are also creating jobs through the further development of the Twin City Region Vienna-Bratislava into a significant logistics hub for a secure labour market for the future.

Vision - Strategy

The vision of Breitspur Planungsgesellschaft is to be the most effective rail transport connection between Asia and Central Europe with the goals of creating a sustainable transportation corridor and sustainable jobs. The expansion of the broad-gauge railway corridor provides the opportunity to develop an economic center with thousands of new employment possibilities: new economic and job market policy dimensions will be formed following the planned 450 km expansion of the railway

network. The logistics center created as part of this development will become a significant growth and job market motor, leading to the establishment of businesses in the area and job opportunities for people with all different levels of qualification.

On the 5th of July 2013 the CEOs of the Austrian, Russian, Slovak and Ukrainian Railways signed a "Memorandum of Understanding" concerning the start and financing of the next Phase of the Project "1,520 mm railway connection Košice-Vienna".

Breitspur Planungsgesellschaft mbH started now the EU-wide procurement procedure for "Engineering Services for the Elaboration of a Feasibility Study (technical and environmental part) incl. Corridor and Route Selection and as an option Pre-Design". The Contract notice was published in the Supplement to the Official Journal of The European Union (Ted: tenders electronic daily) on the 31st of August. The procurement documents can be requested under office@breitspur.com

Pre-Feasibility Study

We have recently received the pre-feasibility study for the project from Roland Berger Strategy Consultants way companies. A detailed evaluation of the report, along with the state authorities responsible in each of the partner countries is now in process. The next planning phase will begin following the presentation of the results of this analysis. To ensure careful quality and project management, conclusions will only be drawn after detailed and intensive evaluations of all the ecological, legal, techni-

cal and economic factors involved and the further steps necessary to continue the project will be undertaken by Breitspur Planungsgesellschaft.

This phase will be followed by further market and competitive analysis, the development of a detailed business model, the production processes in the existing corridor and the optimization of traffic movements, as well as the evaluation of strategic cooperation. Towards the end of this process, a detailed market entry concept for the broad-gauge infrastructure will be presented.

There will also be a further assessment of the estimated number of trains for the standard-gauge network in Austria after the completion of the broad-gauge railway. Moreover, the related development plans will be subject to close examination and further project phases will be defined, so that a comprehensive feasibility study can be carried out by winter 2011.

The careful consideration of economic viability and location policy, as well as economic analysis and transport related studies will serve as the decision making criteria for the investments required for such a large economic policy project.

Advantages - Benefit

The expansion of the broad-gauge railway corridor will create a central logistics provider and a freight corridor of 11,000 km in length, as well as faster transportation than by ship. The route will have a minimum freight capacity of 16 million tons per year.

A new logistics hub in the Twin City Region Vienna-Bratislava will be built as a terminal representing the future center of Europe's transportation network for logistics and freight. Closing the gap in the present railway transport system will result in the logical and direct East-West link for the transportation system of the future.

Terminal

The final destination of the railway route will be a new terminal in the Twin City Region Vienna-Bratislava. The exact location of the new logistics hub has not been defined yet but is being evaluated carefully from proposed options. A well thought through decision for the location will be made following comprehensive studies, which include tests for environmental friendliness.

All in all, the future logistics center will be a jobs-market motor as its construction should lead to a positive effect on the employment rate: direct and indirect employment would create an average of 21,000 new jobs. The establishment of other companies (e.g. freight companies) and, thus, more jobs are expected to be created after the terminal has begun operating. The operation of the trains would create an average of 8,100 jobs and further 3,100 jobs once the terminal starts operations and the remaining infrastructure has been put in place. This would mean the equivalent of 96,000 full-time jobs in 44 years of planning, construction work and operations. As a result of this, an overall additional GDP effect of 12.1 billion euros would be created and estimated tax income would rise by around 3.6 billion euros.



Off - Shore finanziario e Borsa di Trieste

L'intervento del deputato democristiano Sergio Coloni al convegno CNEL - Alpe Adria 1991

Oggi le rappresentanze a Trieste dei partiti italiani sono così scadenti da ignorare o negare persino i vantaggi dello straordinario regime di Porto Franco internazionale della città, stabilito dal Trattato di Pace di Parigi del 1947. Riportiamo, a confronto e senza necessità di commento, un estratto dell'intervento del deputato triestino Sergio Coloni (DC) al Convegno tematico organizzato a Trieste dal CNEL e dalla commissione Alpe Adria il 22 marzo 1991:

«Quarto punto: il centro finanziario di Trieste, l'off-shore, la legge parla di centro finanziario e di servizi. Preferisco sottolineare alcune caratteristiche di questo centro.

E' un centro extradoganale, perché è inserito nel porto franco di Trieste nell'ambito dei punti franchi di Trieste che, come tutti sanno, sono garantiti dai trattati di pace: quello di San Germano e quello della seconda guerra mondiale, recepiti poi in tutti gli accordi successivi.

Questo è un dato importante, che ritengo sia importante per la Repubblica austriaca, per la Repubblica cecoslovacca; i rappresentanti di questi paesi qui presenti mi capiscono perfettamente, ma abbiamo visto che è stato un dato importante anche per la Repubblica federale tedesca se è vero come è vero che sono riusciti ad ottenere forti analogie per quanto riguarda la condotta petrolifera verso Ingostadt e mi sembra che altrettanto si appresti a fare la Cecoslovacchia.

Quindi non è solo un richiamo a carte del passato, ma a una sua operatività extradoganale in questi punti franchi. Si propone lo sviluppo e l'integrazione delle economie dei Paesi dell'Est con i mercati finanziari e internazionali: attività bancarie, assicurative e finanziarie, un'intermediazione al commercio internazionale, operare estero su estero in connessione anche a quella extradoganale di cui parlavo prima e che dà un buon trattamento fiscale.

Sono esenti gli utili prodotti nel centro, le imposte locali sono ridotte al 50%; le imposte indirette sono in cifra fissa, io giudico rilevanti questi sgravi. Certamente qui si farà la nobilita della città che ci ospita e in cui io sono nato, Trieste.

Penso che saranno importanti anche i servizi, non mi riferisco solo agli edifici, ma alla ricettività, alla capacità di far crescere questo strumento e di non considerarlo una cosa che si è conquistata per il proprio orticello, ma uno strumento che viene qui per combinazione e che è a disposizione di tutti.

Io penso che garanzia di questo potrà essere il comitato previsto dalla legge che è di grandissimo profilo, con grandi presenze a priori, poi speriamo che queste presenze: ministeri, Banca d'Italia, CONSOB e quant'altre abbiano anche una corrispondenza del pari livello personale.

Questo quarto punto di per sé potrebbe intrattenere una giornata, si tratta di dare un'indicazione complessiva della legge.



Quinto punto: l'apertura di una borsa a Trieste e a Venezia per contattare le valute dell'area, dice la

legge "a condizioni che saranno determinate dal Ministro del Tesoro", buon proposito è di farne qualcosa di più, perché non è che non si traffichi in qualche maniera.»

Alla scoperta dei Balcani

Una guida alternativa per il viaggiatore consapevole



Storie, luoghi e itinerari dell'Europa di mezzo, una sorta di "guida alternativa" a cura di Eugenio Berra e pubblicata da Cierre Edizioni in collaborazione con l'associazione Viaggiare i Balcani.

Il libro è composto da dieci sezioni ognuna delle quali è dedicata a uno stato balcanico: Slovenia, Croazia, Bosnia-Erzegovina, Serbia, Montenegro, Kosovo, Albania, Macedonia, Bulgaria e Romania. Per ogni paese viene offerta una breve ma esaustiva scheda introduttiva, seguita da una serie di scritti che presentano le caratteristiche delle città più importanti accanto a piccole perle di curiosità, spesso inerenti realtà sconosciute ai più, ma estremamente interessanti.

Si passa così dai sentieri partigiani in Montenegro al turismo spirituale in Macedonia, dalle reti del turismo responsabile in Bosnia-Erzegovina al villaggio di Rupite in Bulgaria, dal villaggio rom di Ivesti in Romania alla magia del Danubio in Serbia.

Grazie a un'impaginazione molto precisa che facilita la consultazione, il libro propone poi una serie di itinerari e suggerisce alcuni luoghi da non perdere con brevi e dettagliate schede.

Ad arricchire il tutto ci pensano le pagine dedicate alla cultura del singolo paese, con citazioni di autori e poesie, e le sezioni dedicate ai presidi di Terra Madre, la rete mondiale di Slow Food, che permettono di programmare un viaggio consapevole e nel rispetto della cultura, dell'ambiente e delle persone.

Scoprire i Balcani. Storie, luoghi e itinerari dell'Europa di mezzo è una guida che chiunque abbia intenzione di visitare questi paesi dovrebbe almeno consultare prima di partire per far sì che il proprio viaggio si trasformi in un'esperienza diversa dal solito turismo e diventi una visita rispettosa e cosciente delle culture e dei popoli balcanici.

f.d.

Virus Ebola: epidemie e prevenzione urgente

L'epidemia esplosa in Guinea ha riportato l'attenzione sul virus Ebola. Ma di cosa si tratta? È veramente temibile come si dice?

Nel 2012 si era verificata un'epidemia in Uganda fra il luglio ed il settembre 2012 causando 17 morti. Quella attuale si è dimostrata molto più aggressiva, infatti ad oggi (10 aprile 2014) il bilancio è di: 157 persone contagiate (e di queste 101 morte) in Guinea; 21 casi (di cui 10 decessi) in Liberia; 2 probabili casi in Sierra Leone e 4 casi sospetti in Mali.

Una delle caratteristiche del virus Ebola è la rapidità del suo decorso, che dà ragione della durata limitata delle epidemie (3-4 mesi). Infatti, uccidendo molto rapidamente i colpiti, fa sì che questi abbiano limitate occasioni di entrare in contatto con un grande numero di soggetti e quindi autolimita la propria diffusione.

Il tempo di incubazione della malattia, comparsa per la prima volta circa quarant'anni fa, varia fra i due ed i ventuno giorni. Una volta manifestatasi la malattia, mortale nell'81% dei casi, comporta una grave debolezza e la morte in pochi giorni. Inoltre, in passato le epidemie si verificavano in piccoli villaggi rurali, lontani dai grossi centri urbani. Tali caratteristiche mettevano abbastanza al riparo l'Europa dalla diffusione del contagio.

Ma oggi questo non è più vero, soprattutto in considerazione del fatto che l'attuale epidemia ha colpito, con una ventina di casi, un grosso centro urbano, dove vivono due milioni di persone e che dispone di un aeroporto internazionale. Va inoltre tenuto conto che si tratta in questo caso del ceppo più aggressivo (ceppo Zaire).

Una persona infetta, partendo da Conakry (Guinea) può raggiungere Milano in meno di dodici ore, Madrid e Bruxelles in otto ore.

Il virus Ebola (che è un virus ad RNA) è l'agente di una malattia classificata nel gruppo delle febbri emorragiche virali con la Dengue (seconda per importanza fra le malattie tropicali solo alla malaria), la febbre di Lassa ed altre.

Il serbatoio del virus è stato riconosciuto un pipistrello africano. Una volta contratta la malattia l'uomo diviene altamente contagioso diffondendo una grande quantità di virus attraverso l'aerocool del respiro.

Sono stati riconosciuti sostanzialmente due modi contrarre la malattia: per esposizione primaria (ad esempio per un viaggio di lavoro in un'area di endemia); per esposizione secondaria, cioè per contatto interumano (soprattutto personale sanitario) o con primati infetti, o nella preparazione di carni per l'alimentazione.

La malattia non ha cura specifica ed il trattamento si può basare solo su un supporto generale ed eventualmente sulla terapia con siero immune. Essa causa debolezza, edemi, emorragie. Anche nei casi non letali richiede numerosi mesi per la ripresa delle normali attività e spesso residuano dolori muscolari, cefalea, sordità, infiammazioni ghiandolari (parotidi e testicoli).

Diviene quindi fondamentale la prevenzione.

In effetti il codice rosso è già scattato negli aeroporti europei di Parigi, Bruxelles, Madrid, Francoforte e Lisbona, principali scali dei voli provenienti dall'Africa.

Pierangelo Clerici, presidente AMCLI - Associazione Microbiologi Clinici Italia lancia un appello: "Sarebbe bene che anche l'Italia iniziasse ad attivare misure di attenzione negli aeroporti e nei centri di prima accoglienza".

Fulvio Di Cosmo

(Ebola virus. Courtesy of the US Centers for Disease Control and Prevention)

IL CORRIERE DI TRIESTE

quotidiano indipendente
in progetto

reg. n. 1272 Trib. di Trieste

Proprietario e direttore resp.:

Paolo G. Parovel

Tipografia:

Centro Stampa Friuli,
Poincocco di Zoppola