

L'INTERVENTO

Il “porto-regione”, scenario di un nuovo ciclo di sviluppo

Il docente Fabbro dell'Università di Udine interviene su crisi, crescita, lavoro e occupazione per i giovani

di SANDRO FABBRO*

Crisi, crescita, lavoro. Occupazione per i giovani. Temi di assoluta attualità che implicano anche azioni politiche di assoluta priorità. Ma, al di là delle politiche di emergenza, che pur ci vogliono, quali scenari credibili, a medio termine, abbiamo veramente a disposizione per rilanciare stabilmente l'economia di questa regione? Esauritasi la forza trainante dello sviluppo manifatturiero endogeno e dei distretti, non molti direi! Forse solo uno capace di rilanciare l'export, l'internazionalizzazione e la creazione di nuovi posti di lavoro! Vediamo quale.

Diversi piani nazionali e regionali, nel corso degli ultimi anni, hanno interpretato la regione Fvg come una unica, potenziale “piattaforma territoriale”, come, cioè, un sistema integrato di strutture e di infrastrutture capaci, nel suo insieme, di valorizzare le particolarità e le potenzialità della posizione geografica della regione sui corridoi europei, costituendo il motore di un nuovo ciclo dello sviluppo regionale. Questo scenario è basato sulla attrazione e gestione dei traffici commerciali tra Mediterraneo nord-orientale e Centro Europa. Questi traffici, infatti, sono in grande espansione e, nonostante la crisi, se ne prevede un ulteriore rilevante sviluppo: si parla di volumi di traffico merci, al 2030, da due a tre volte superiori agli attuali.

Ma la “piattaforma territoriale” è, oggi, ancora, solo una immagine, forse uno scenario e poco più. Per muoversi verso questa prospettiva ci vuole un progetto forte e largamente condivi-

so. Il “progetto della piattaforma”, come abbiamo sostenuto nel corso di un seminario che abbiamo organizzato, come Dipartimento di Ingegneria Civile e Architettura, all'Università di Udine (con gli stessi studenti di ingegneria in veste di relatori), è quello di costruire un “porto-regione” con contenuti trasportistici, industriali e di governo del territorio, integrati assieme. Le fasi fondamentali della sua realizzazione vanno: dal riconoscimento che vi è una potenzialità enorme di incremento dei volumi di traffico merci provenienti, via Suez, dall'estremo Oriente e diretti, attraverso i porti adriatici, verso Germania, Polonia e regioni russe del Baltico, attraversando la regione Fvg (corridoio Adriatico-Baltico); al potenziamento delle banchine dei porti di Trieste e di Monfalcone; dalla eliminazione di una serie di colli di bottiglia ferroviari; a un migliore collegamento ferroviario con le aree industriali.

Ma la vera sfida è politica ed è rappresentata dal modello di governance di questo sistema che, oggi, è gestito da più di una trentina di soggetti diversi. Con questo modello di “governo della piattaforma” non si va da nessuna parte. Ci vuole invece: una autorità unica che governi porti e “retroporti” e che attragga e gestisca traffico perché, senza traffico, tutto questo sistema non fun-
da M. Maresca dell'UniUd); ci vuole poi un progetto industriale capace di utilizzare il passaggio di merci per creare nuove iniziative economiche (logistiche, di servizio, manifatturiere) sul territorio (tema discusso da Morandini, presidente CariFvg e da Masotti della Cciaa); infine ci vogliono non più di dieci “aree vaste” territoriali capaci di superare la frammentazione comunale e legare efficacemente le (ormai poche) prospettive di sviluppo dei nostri territori con la gestione e trasformazione delle merci sul corridoio Adriatico-Baltico (tema discusso da Pezzetta presidente Anci). È indispensabile, in altri termini, connettere efficientemente i porti con la rete ferro-

viaria e questa con interporti, zone industriali, distretti produttivi, in modo che la “piattaforma” serva non solo a far transitare il traffico a scavalco del FVG – con effetti economici marginali per il territorio –, ma anche a generare nuove attività economiche sul territorio (tesi discussa da Fabbro).

Queste tesi non sono del tutto nuove. Sono già, dai primi anni duemila, patrimonio bipartisan delle politiche regionali. Ma con alterne e non sempre convincenti vicende e con enfasi che cadono ora su un aspetto ora sull'altro, senza una visione chiara e unitaria e senza una strategia determinata. È venuto il momento di concepirle come un progetto

unico. Perdere altro tempo non avrebbe alcuna vera motivazione perché questo progetto è: in continuità con i grandi investimenti infrastrutturali regionali del passato; del tutto coerente con i piani regionali più vecchi e più recenti (Piano Urbanistico Regionale degli anni settanta, Piano Regionale dei Trasporti degli anni ottanta, Piano Territoriale Regionale del governo Illy-Sonigo e, più recentemente, Piano dei Trasporti e Piano di Governo del Territorio del governo Tondo-Riccardi); del tutto funzionale agli obiettivi impellenti di rilancio dell'economia regionale; è compatibile con altri scenari di sviluppo, forse più “leggeri”, ma che, da soli, non possono rappresentare una prospettiva reale perché non altrettanto forti e trainanti: dai dati ministeriali (Mise, 2012) sulle filiere produttive regionali, infatti, la filiera dell'agribusiness, per esempio, che pur regge bene nella crisi, pesa solo per il 9% sul fatturato totale e per il 7% sull'occupazione totale mentre la filiera dell'innovazione tecnologica (Ict) pesa solo per il 5% sul fatturato totale e per il 6% sull'occupazione. È chiaro, pertanto, che, nella ricerca di compatibilità e sinergia tra scenari di sviluppo diversi – ma non alternativi –, si deve collocare il ruolo insostituibile di integrazione delle politiche regionali industriali, dei trasporti e del “governo del territorio”, alle diverse scale. Questo progetto, infine, non è una chimera per un futuro indeterminato. Può essere articolato su tempi e costi certi. Crediamo che possa giungere a un livello di funzionalità soddisfacente entro il 2020. Importante è fissare subito gli obiettivi e le priorità e saper dare a tutti un compito preciso. Altrimenti, se non è questa la strada, si dica qual è l'alternativa e se ne dimostri anche la portata complessiva e la fattibilità.

*Università di Udine