

L'INTERVENTO**«Servono porti e ferrovie per agganciare la ripresa»**

Se non vogliamo dire addio all'Europa ci dobbiamo collegare con il corridoio Baltico

di SANDRO FABBRO
e MAURIZIO MARESCA

Agganciare la ripresa. Ottimo obiettivo! Ma con quali riforme strutturali a livello nazionale ed anche regionale? Cosa fare, tra l'altro, di fronte all'inarrestabile sgretolamento del ruolo strategico del Nord Italia nel contesto europeo? Non è un caso, infatti, che l'indice di competitività, elaborato dall'Unione Europea, segnali la drastica caduta della Lombardia dal 98esimo posto, del 2010, al 139esimo posto, del 2013, fra le 262 regioni Europee e che la cosiddetta "Banana Blu", l'asse delle regioni forti che unisce il Nord europeo con Milano ed i porti del Nord Italia, ormai escluda il nostro Paese estendendosi solo al pezzo più settentrionale della Lombardia (la Svizzera, peraltro, non guarda più, come dieci anni fa, al collegamento con il porto di Genova, via Loetschberg, ma a Milano attraverso il tunnel di Monte Ceneri).

Il prezzo più pesante di questo distacco lo pagheranno, in primis, Friuli Venezia Giulia e Liguria e, in parte minore, Piemonte e Veneto, perché dovevano essere proprio questi i territori destinati, sulla base delle scelte di politica dei trasporti nazionali risalenti al primo governo Prodi (1996), a svolgere un ruolo internazionale tenendo agganciato il Paese ed il Mediterraneo al continente europeo, da una parte, e al Far East ed all'Africa, dall'altra. Da allora sono avvenuti alcuni fatti che inducono al pessimismo.

Le infrastrutture di corridoio

È anzitutto da rilevare il fatto che nessun porto italiano è oggi in grado di servire le grandi navi porta container. Negativa è, in particolare, l'assenza di una competitiva infrastruttura portuale/di corridoio nel Nord Tirreno e, specialmente, nel Nord Adriatico (i tre porti di Trieste, Venezia e Koper, insieme, sono un decimo di Rotterdam pur avendo alle spalle un mercato disponibile enorme!). Così, se non si corre ai ripari subito, i corridoi europei (compreso il nostro Adriatico Baltico) sono, per l'Italia, perduti prima ancora che vengano approvati dal Parlamento europeo. Si comprende bene, allora, al di là dei numeri imbarazzanti, che cosa significhi, per il nostro Paese e per il

Fvg, aver perso l'opportunità del progetto Maersk a Monfalcone che, senza oneri significativi a carico del pubblico, avrebbe messo in sicurezza il corridoio Adriatico Baltico, garantendo un traffico praticamente pari all'intero traffico italiano (con l'approdo delle grandi navi da 20.000 container!). Mentre Venezia candidava il suo progetto di porto off shore a diventare l'unica infrastruttura di sostegno del Brennero e del Corridoio Adriatico-Baltico (magari in alleanza con Capodistria nel contesto di una evoluzione, in chiave industriale, dell'Associazione dei Porti del Nord Adriatico, Napa), lobbies economiche, triestine e udinesi, di corte vedute, giocando sul declino economico del Fvg (in

157esima posizione nella graduatoria della competitività regionale -al di sotto della mediana europea- e che ha mostrato, negli ultimi dieci anni, performance peggiori anche della media delle regioni italiane) e facendo sponda alla contrarietà anche di altri territori nazionali, hanno contrastato l'unica vera occasione di rilancio dell'intera economia regionale appoggiando invece, come fosse un'alternativa, l'ampliamento, a Trieste, di una piccola banchina di discutibile significato trasportistico.

I traffici

L'idea che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, le Autorità portuali, le stesse Regioni, siano enti di spesa (magari intrisi di pessimo consociativismo) e non di investimento, è una delle cause della perdita di competitività del sistema Paese. Soprattutto in un momento di finanza pubblica debole, per fare infrastrutture occorrono, invece, operatori pronti ad assumere, anche contrattualmente, precisi impegni di traffico magari con il supporto del nuovo potere finanziario (fondi sovrani ecc.). Inoltre, ogni sistema infrastrutturale, pur in un contesto di liberalizzazione, necessita di un vettore di riferimento che allo stesso dia vita (e, semmai, del quale l'autorità pubblica assicuri comportamenti coerenti con il diritto della concorrenza e con i bisogni pubblici).

Il Fvg

La Regione Fvg, sempre più piegata su sé stessa, ragiona burocraticamente su disegni infrastrutturali, macro o mi-



L'università propone un "porto-regione" e un "Agenzia di corridoio"

cro, senza domandarsi quale sia - e se ci sia - un partner strategico (di traffico marittimo e ferroviario) per vere politiche dei trasporti di scala europea e pronto a fare investimenti. Sembra quasi che non si siano mai conosciuti nemmeno gli indirizzi dei principali operatori mondiali o dei primi dieci fondi di private equity. Si avverte, inoltre, la crisi della maritime community di Trieste che pure, nei tempi recenti, ha mostrato momenti di dinamismo e inventiva particolarmente nel traffico di short sea shipping e nei contenitori. Ma anche il Friuli, escluse alcune realtà che crescono all'estero (Danieli, Rizzani de Eccher, Cimolai, Fincantieri e non molte altre), sembra, a sua volta, intontito dalla propria crisi manifatturiera e si perde dietro a false illusioni di riscatto o su micro-progetti locali non rendendosi conto delle opportunità che si stanno invece perdendo. Anni a correre dietro alle farfalle del Corridoio V e dell'Alta Velocità passeggeri tra Venezia e Trieste mentre si sta perdendo l'unica concreta possibilità di sviluppo di questa regione: agganciarsi, con i porti, retroporti e zone produttive regionali, al corridoio Adriatico Baltico (per noi la

ferrovia Pontebbana), servire Baviera e Centro Europa, conquistando una parte dei traffici di quell'area che oggi gravitano su Rotterdam ed Amburgo! Una "santa alleanza" con Monaco, Vienna e Budapest cementata da comuni interessi sullo stesso corridoio!

La nostra Università, se è consapevole della gravità della situazione, deve proporre soluzioni innovative, per il Fvg, sul Corridoio Adriatico Baltico, impostate sul diritto internazionale e su strategie competitive del territorio e in una logica di apertura e di collaborazione transnazionale. Noi proponiamo, in particolare, il modello di un "porto-regione" e di un "Agenzia di corridoio" in grado di portare avanti il disegno, per vero timido, che viene dall'Unione Europea. A giorni uscirà un nostro pamphlet dove verrà spiegata l'importanza strategica e la fattibilità di questo progetto. Da anni, a Udine, sta crescendo infatti una scuola di diritto europeo e di strategie del territorio europeo che, non solo produce innovazione - talvolta anche trasgressiva, ma sempre intelligente - in queste materie, ma la riversa anche nelle scelte applicative.

Università di Udine

© RIPRODUZIONE RISERVATA