

Lyons Club Trieste San Giusto - 28 novembre 2012

IL FRIULI VENEZIA GIULIA DALLA MARGINALITÀ NAZIONALE ALLA CENTRALITÀ EUROPEA

Giacomo Borruso

Presidente ISTIEE – Università di
Trieste



Considerazioni introduttive

- Si celebra nel 2013 il cinquantenario della fondazione della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia
- Lo Statuto della Regione venne, infatti, approvato dal Parlamento il 24 luglio del 1962, e adottato con Legge Costituzionale il 31 gennaio del 1963
- L'attività effettiva della Regione, espletati i previsti adempimenti elettorali, prese avvio il 26 maggio 1965, con l'insediamento, in Trieste, della prima Assemblea Regionale
- E' interessante ripercorrere questi 50 anni, nei quali molte cose sono cambiate, ovviamente non solo con riferimento alla nostra Regione, ma in un più ampio contesto planetario e globale

Gli anni '60

- Il 1963 appare, in effetti, molto lontano, un'epoca remota, e per taluni versi mitica, almeno per chi allora aveva 20 anni
- Negli Stati Uniti era Presidente John Kennedy, che sarebbe stato ucciso alla fine di quell'anno, e la sua ascesa alla più importante carica del pianeta aveva suscitato nei giovani di allora grandi speranze e fortissime aspettative
- Il messaggio della «Nuova Frontiera» aveva fatto credere alla possibilità di realizzare un mondo più equo, più solidale, aperto alle pulsioni innovative che provenivano dalle menti più aperte e illuminate, espresse dalle università e dai più avanzati movimenti culturali
- Molte speranze di allora andarono deluse e il disincanto portò agli eventi del '68 che segnarono una svolta radicale nei paesi che, allora, si riconoscevano nel Blocco Occidentale

La fine della marginalità

- Proprio la presenza di Blocchi contrapposti spiega la marginalità che caratterizzava negli anni '60 la neocostituita Regione, e tale situazione era destinata a perdurare fino alla fine degli anni '80, quando i Muri vennero abbattuti e si cominciò a pensare alla possibilità di realizzare un'Europa ampliata e unitaria
- A più di un ventennio dalla caduta del Muro di Berlino, molte delle speranze che quell'evento aveva suscitato, sono andate deluse, ripetendo, in qualche modo, le frustrazioni conseguenti alla caduta delle speranze kennediane
- Un effetto positivo per la nostra Regione, gli eventi verificatisi nell'ultima decade del secolo scorso lo hanno, comunque, avuto consentendole di uscire dalla sua posizione marginale per portarla ad un ruolo centrale in ambito continentale

I primi cinquant'anni

- Pur dovendosi annette notevole importanza agli eventi più recenti, caratterizzati da una profonda crisi, è, comunque, indubbio che nei 50 anni decorsi dalla costituzione della Regione, molte cose sono in essa cambiate, molto spesso in senso positivo
- I progressi maggiori li ha indubbiamente compiuti il Friuli che, da terra di emigrazione, caratterizzata da un'economia prevalentemente agricola e strutturalmente debole, ha saputo trasformarsi in area a forte sviluppo industriale, con rilevante attitudine all'esportazione
- Lo sviluppo dei distretti friulani (elettrodomestici, sedia, coltellerie, agroalimentare, mobile, per citarne alcuni) possono considerarsi emblematici di processi di sviluppo virtuosi, che portano a trasformare preesistenti vocazioni artigianali

Lo sviluppo del Friuli

- Lo sviluppo del Friuli ha avuto, peraltro, una spinta decisiva dal devastante terremoto verificatosi il 6 maggio del 1976, che ha provocato morti e distruzioni in una vasta area del territorio regionale
- E' stato grande merito delle genti friulane, il saper trasformare una grave catastrofe naturale, in un'occasione di rilancio e di rinnovamento
- Il Friuli ha saputo utilizzare al meglio, e valorizzare, gli aiuti generosi che in tale luttuosa circostanza ha ricevuto, differenziandosi in ciò nettamente, dagli sperperi che in altri territori, colpiti da analoghe calamità, sono stati perpetrati

La situazione triestina

- La parte giuliana della Regione, per la quale si erano, peraltro, prolungate le conseguenze della Seconda Guerra Mondiale, ha avuto nei 50 anni che consideriamo, un trend di sviluppo fortemente differenziato rispetto a quello friulano, anche per il fatto di partire da posizioni nettamente migliori al momento dell'aggregazione regionale
- In effetti, Trieste, che rappresenta la quota dominante dell'area giuliana, disponeva di un porto, decaduto rispetto al passato, ma pur sempre importante, e di grandi industrie (cantieristica, petrolchimica e siderurgia) che stimolavano un ottimo indotto di attività medio/piccole
- L'area giuliana si caratterizzava, inoltre, per una spiccata vocazione per le attività del terziario, in particolare di quello assicurativo e commerciale, che completavano la definizione di un quadro economico complessivamente positivo

La crisi triestina

- In realtà, molte delle condizioni di vantaggio di cui godeva il territorio triestino, sono state rapidamente perdute, per effetto della crisi della cantieristica e della petrolchimica
- Le attività portuali non sono mai riuscite a conseguire un significativo rilancio, ed anche quelle commerciali hanno registrato progressive contrazioni, pur continuando a rappresentare un elemento importante nell'economia del territorio
- In un quadro che è destinato ad aggravarsi a seguito della chiusura della Ferriera, apparentemente inevitabile, il mantenimento nell'area di un grande stabilimento della Wartsila e di un'importante presenza assicurativa, assumono un ruolo sostanzialmente decisivo

L'azione regionale

- Fatte queste considerazioni preliminari, si può passare a considerare quali siano stati i cambiamenti che nei cinquant'anni di cui ci occupiamo, si sono verificati in Regione e quale sia stato l'apporto che a tali modificazioni l'Ente Regionale ha dato
- Ho fatto brevi cenni di carattere generale alle evoluzioni economiche che si sono registrate, e mi occuperò, a questo punto, per specifica attitudine, degli eventi di ordine trasportistico che si possono evidenziare
- Non v'è dubbio che il settore dei trasporti sia stato uno di quelli in cui più intensamente si è sviluppata l'azione regionale, e tale scelta è coerente con consolidate linee di politica economica, che vedono nelle infrastrutture uno degli elementi trainanti di un sistema economico, sia nella fase della loro costruzione, nella logica del moltiplicatore keynesiano, sia nella fase operativa, quale supporto indispensabile per qualsiasi attività, non solo produttiva

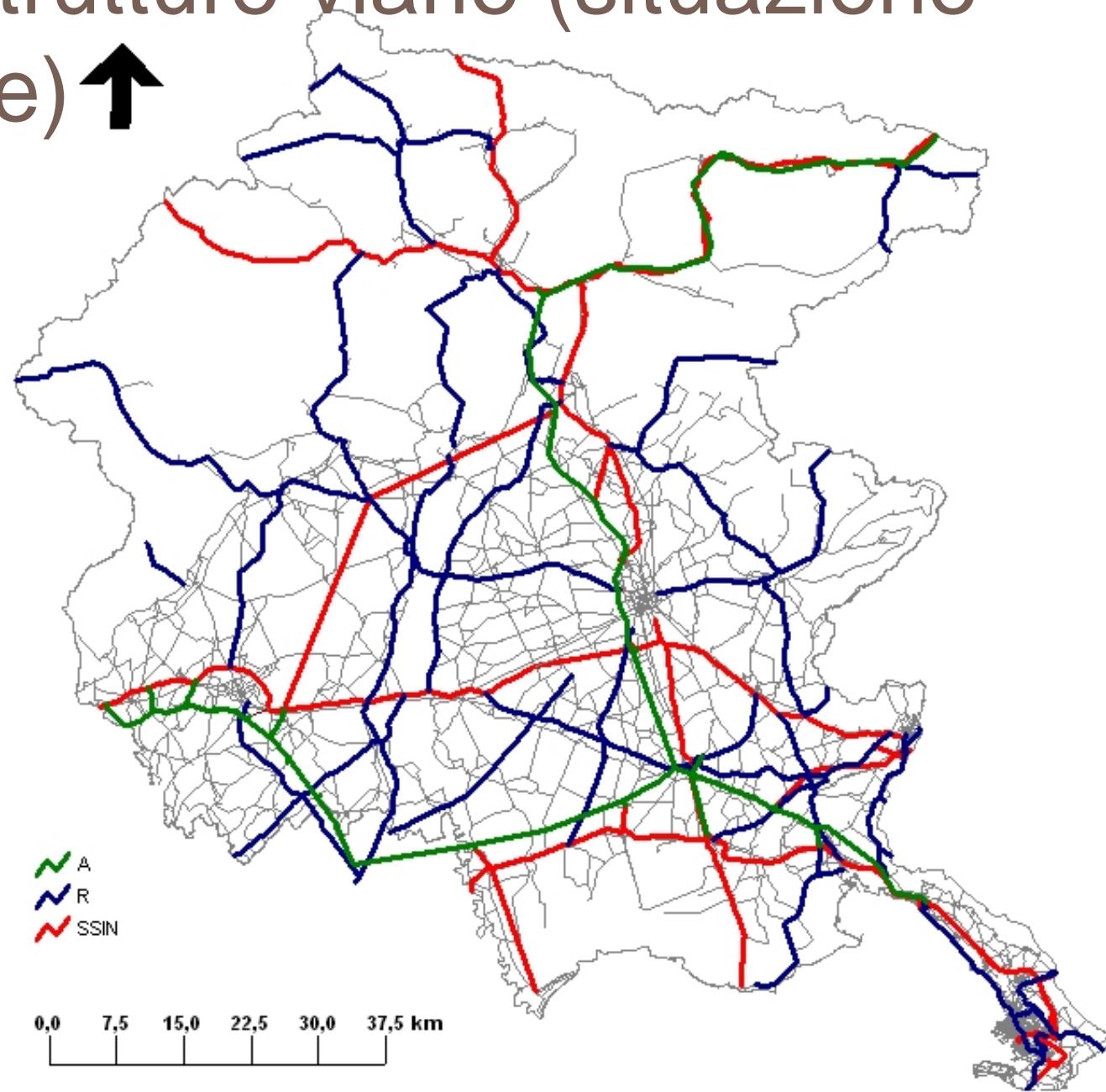
Le autostrade

- Comincerò dalle autostrade, poiché vi sono nei miei ricordi giovanili, frequenti viaggi a Milano, che mi costringevano a percorrere la statale 14, sulla quale, anno dopo anno, ho visto i platani arricchirsi (si fa per dire) di tristi omaggi agli automobilisti caduti
- Il primo tratto di autostrada per chi da Trieste dovesse recarsi a Milano, la si incontrava, nei primi anni '60, tra Venezia e Padova, dove era attiva dal 1933 un'infrastruttura viaria, a corsie di marcia separate
- L'autostrada la si trovava, poi, nuovamente, a Soave, località veneta dal dolce nome, dalla quale il viaggio verso la capitale morale, diveniva più agevole
- Le autostrade della nostra Regione, pur essendo state (quelle meno recenti) programmate e avviate prima della sua costituzione, sono state inaugurate dopo il 1963
- La Venezia-Sistiana-Trieste è stata inaugurata il 22 febbraio del 1970, è si è trattato di un evento di grande rilievo per attenuare la marginalità della Regione

La A23

- L'autostrada di esclusiva pertinenza della nostra Regione è la A 23, che si innesta a Palmanova nella A4, per raggiungere Tarvisio
- La prima tratta da Palmanova a Udine Sud fu aperta nel 1966, l'ultima, da Udine Sud a Udine Nord, nel 1988 e tale data segna l'avvio operativo della A 23 nella sua configurazione integrale
- Anche questa infrastruttura riveste notevole importanza per la Regione, nella sua proiezione internazionale e il suo ruolo è stato di recente esaltato dalla valorizzazione del Corridoio Adriatico-Baltico, di cui parlerò in seguito

Infrastrutture viarie (situazione attuale) ↑



Altri interventi stradali

- Di rilievo per il Friuli Venezia Giulia è anche l'autostrada A28, che si dirama dalla A4 a Portogruaro, per raggiungere Pordenone, la più giovane provincia regionale, e da qui proseguire per Conegliano, per poi innestarsi nella A27 (Venezia-Belluno)
- Tale tratto autostradale venne inaugurato il 31 dicembre 1974, e ha reso molto più agevole per chi risiede nella nostra Regione, l'accesso a molte località venete, non solo per motivazioni turistiche
- Per completezza di informazione, in un'ottica di attenuazione della marginalità regionale, va menzionato il Passante di Mestre, aperto al traffico l'8 febbraio del 2009, dopo lunghissima gestazione; tale tratto autostradale ha ovviato ad una delle più gravi criticità dell'intera viabilità italiana
- Altra importante realizzazione in campo viario è la cosiddetta Grande Viabilità Triestina, inaugurata il 19 novembre del 2008, che consente di unire con una strada a quattro corsie, senza soluzione di continuità, l'Autostrada A4 al Porto di Trieste, permettendo altresì un agevole innesto nel sistema autostradale sloveno

Il ruolo della Regione

- Come si può rilevare da questo rapido excursus, molto è stato fatto in campo viabilistico negli ultimi cinquant'anni, per attenuare la marginalità regionale
- Di tale operazione la Regione FVG è stata indubbiamente protagonista determinante, sia nella fase progettuale che in quella realizzativa
- Si tratta, comunque, di un'operazione ancora in fase di completamento, come è testimoniato dai lavori, attualmente in corso, per la realizzazione della terza corsia dell'Autostrada A4, iniziativa che sta comportando non poche difficoltà di ordine finanziario, derivanti non solo dal momento critico che da un punto di vista economico stiamo vivendo, ma anche dall'imminenza della scadenza della concessione di cui fruisce Autovie Venete

Le ferrovie

- Restando nel campo delle infrastrutture lineari, possiamo parlare di ferrovie, comparto questo in cui il ruolo della Regione non può essere altrettanto incisivo che in quello stradale
- Sono note le difficoltà che oggi registra il trasporto ferroviario nella nostra regione, che riguardano sia i viaggiatori che le merci
- Sono esperienze note a coloro che si servono della ferrovia per i loro spostamenti, che hanno l'impressione, non fallace, che il mondo (per lo meno quello della rotaia) si fermi a Mestre
- In effetti, dal nodo mestrino in poi, procedendo verso Milano e verso Roma i servizi sono di buona, talora di ottima, qualità, mentre sono fortemente carenti, con riferimento alla nostra Regione
- Sono pure inadeguati i servizi offerti ai pendolari, che soffrono notevoli disagi, dovuti, anche alla mancanza di strutture di interscambio, atte a favorire l'integrazione con il

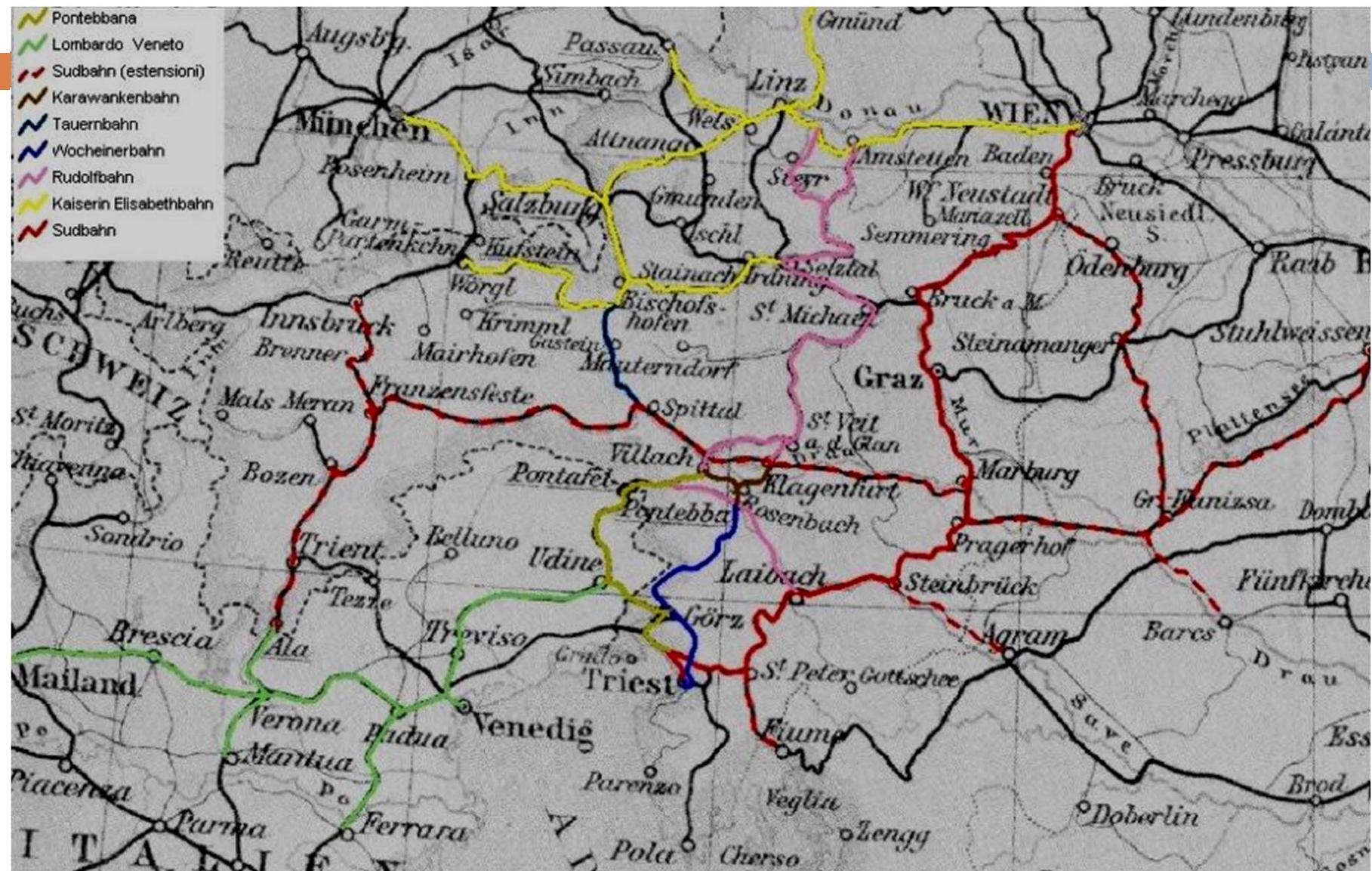
Le carenze ferroviarie

- Non è migliore la situazione del trasporto ferroviario delle merci, che risente dell'orientamento della nostra holding ferroviaria a tagliare i servizi scarsamente remunerativi o deficitari
- In effetti, la trasformazione delle Ferrovie dello Stato in una società, chiamata a fare utili, o quanto meno a non registrare perdite, ha portato ad una radicale revisione delle politiche aziendali, attualmente orientate alla produzione di servizi che consentano di realizzare utili, ottenibili, in particolare, sulle linee ad Alta Velocità
- In realtà, ciò che manca nel nostro Paese è una coerente politica dei trasporti, che si ponga come riferimento alle scelte che in tale strategico settore economico vengono compiute

La Pontebbana

- Pur con i limiti imposti dal fatto di avere sul comparto ferroviario competenze fortemente limitate dalla presenza di una grande impresa nazionale, la Regione ha svolto una meritoria azione di programmazione e progettazione che ha portato al potenziamento della ferrovia Pontebbana, che collega Udine a Tarvisio
- Si tratta di una delle principali opere realizzate nel nostro Paese negli ultimi venti anni, con interventi che hanno portato al completo raddoppio della linea, quasi sempre su nuovo tracciato, con pendenze contenute del 15 per mille e velocità di tracciato molto soddisfacenti (140-180 Km/h)
- Questa linea è attualmente l'unica di cui l'Italia dispone per le sue proiezioni ferroviarie internazionali, che abbia ancora capacità inutilizzata
- Tale situazione non è probabilmente estranea alla scelta compiuta dalla Commissione Trasporti della UE di porre tra le dieci priorità infrastrutturali della Comunità, il Corridoio Adriatico-Baltico, che rappresenta per la nostra Regione una grande opportunità di sviluppo

Ferrovie (inizi XX secolo)



I porti

- Nei cinquant'anni considerati in questa relazione i porti della nostra Regione hanno avuto andamenti difformi e, per taluni versi, contrastanti
- Il porto principale, quello di Trieste, ha risentito dapprima della crisi che ha colpito i grandi scali italiani, afflitti da una sterile contrapposizione tra corporazioni portatrici di opposti interessi
- Di tale situazione hanno fruito i porti minori, come Monfalcone e Porto Nogaro, che hanno registrato per anni significativi tassi di sviluppo, fruendo anche di cospicui interventi regionali, che sono stati, peraltro, erogati anche a Trieste
- Della crisi triestina ha, peraltro, fruito anche il Porto di Capodistria che, per talune importanti correnti di traffico, ad esempio quello containerizzato, si configura oggi come principale terminale dell'Alto Adriatico

Le altre infrastrutture puntuali

- La Regione si è resa protagonista, con mirati interventi, anche dello sviluppo di infrastrutture interne, realizzate a supporto dei traffici, in particolare di quelli internazionali
- Vanno inseriti in tale ambito gli Autoporti di Confine, realizzati in prossimità dei valichi con l'Austria e la Slovenia, a Tarvisio (Pontebba), Gorizia (Casa Rossa) e Trieste (Fernetti)
- Tali infrastrutture hanno perduto buona parte delle loro funzioni nel momento in cui si è realizzato l'allargamento dell'Unione Europea, dapprima all'Austria, successivamente alla Slovenia
- L'infrastruttura tarvisiana è stata dismessa, mentre le altre due cercano una non facile riconversione, quali inland terminal, a supporto dei traffici portuali di Trieste e Monfalcone
- Diverso è il ruolo e la funzione dell'infrastruttura puntuale situata nel territorio pordenonese che, nata quale Centro Ingrosso, si è progressivamente trasformata in Interporto, con l'obiettivo di favorire l'intermodalità strada-rotaia e di erogare servizi qualificati all'autotrasporto

L'Interporto di Cervignano

- Una specifica menzione merita l'Interporto di Cervignano, attivo dal 1998, che, per potenzialità, si configura come prioritaria infrastruttura interna, non solo con riferimento al contesto regionale
- Sorto in prossimità di un grande scalo ferroviario, l'Interporto per la sua collocazione baricentrica, si propone come infrastruttura strategica a supporto dei traffici del Friuli Venezia Giulia
- In realtà, le potenzialità dell'infrastruttura non sono state a tutt'oggi adeguatamente sfruttate, per motivazioni collegabili al mancato decollo dei traffici afferenti alla Piattaforma Logistica Regionale

L'Aeroporto di Ronchi dei Legionari

- Conclude questa carrellata sul sistema infrastrutturale regionale, l'Aeroporto collocato in prossimità di Ronchi dei Legionari, di recente (2007) intitolato alla memoria dell'esploratore friulano Savorgnan di Brazzà
- L'aeroporto rappresenta l'evoluzione di una pista realizzata, con funzioni militari, nel 1935
- Non dimentichiamo che l'aviazione commerciale era già, a quei tempi, presente nella nostra Regione, a Trieste, da cui, in prossimità di Piazza Unità, dall'Idroscalo, partivano idrovolanti che avevano come meta primaria Torino, con atterraggio sul fiume Po
- Negli anni cinquanta la pista ronchese venne scelta come sede dell'Aeroporto Civile, che iniziò la sua attività il 2 dicembre 1961, prima, dunque, della costituzione della Regione
- La Regione fu, peraltro, protagonista dei successivi sviluppi dello scalo, con l'inaugurazione, nel 1965, del primo tronco della pista di volo, un raccordo e la nuova palazzina

Lo sviluppo aeroportuale

- L'Aeroporto venne potenziato grazie all'allungamento a 3000 metri della pista, completato nel 1978, mentre nel 1982 venne inaugurata la torre di controllo che ancora oggi gestisce il traffico
- Nel 1998 vennero ultimati i lavori di ampliamento e modernizzazione dell'aerostazione, grazie ai quali lo scalo venne portato ad una capacità di 1,5 milioni di passeggeri annui, quasi doppia rispetto all'attuale volume di traffico; venne, anche, realizzato un settore attrezzato, destinato alla movimentazione merci
- L'infrastruttura è gestita da una società (Aeroporto Friuli Venezia Giulia S.p.A) di cui è integralmente proprietaria la Regione
- Il 2011 è stato per l'Aeroporto un anno record, raggiungendo il numero di 859.547 unità transitate dallo scalo
- Il 9 giugno 2011 è stata approvata dalla Giunta Regionale la realizzazione di un Polo Intermodale, che si svilupperà tra l'Aeroporto e la linea ferroviaria Venezia-Trieste, che corre a meno di 300 metri dall'aerostazione

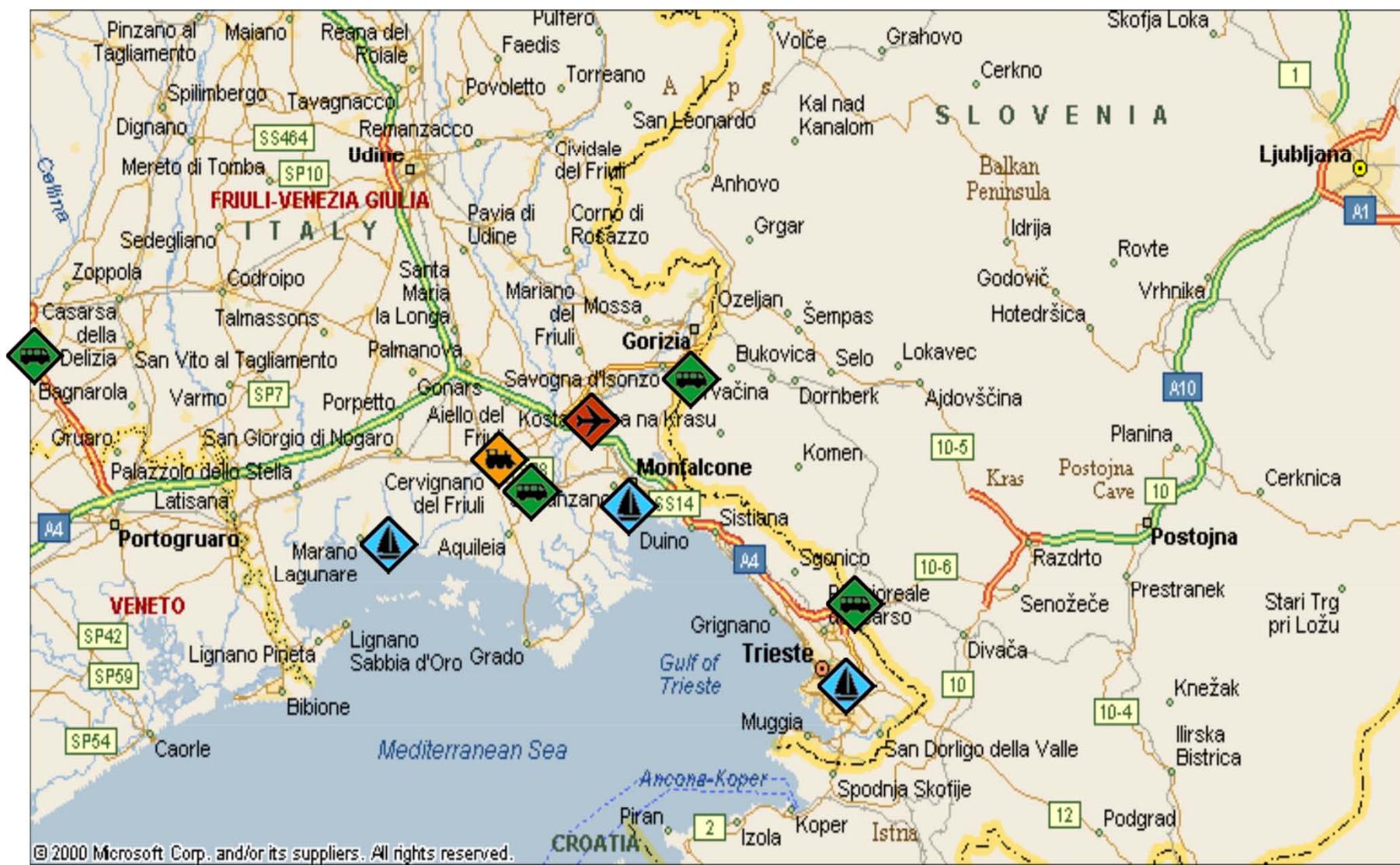
La Piattaforma Logistica Regionale

- L'insieme delle infrastrutture brevemente ricordate in questa relazione costituiscono quella che, sinteticamente, e con un pizzico di orgoglio, viene definita Piattaforma Logistica Regionale
- Si tratta, in effetti, di un complesso infrastrutturale articolato e integrato, in grado di esprimere notevoli potenzialità, a supporto dell'economia regionale
- Attualmente tali potenzialità vengono solo parzialmente safruttate, per motivazioni legate all'inadeguatezza della politica italiana dei trasporti, che impedisce al nostro Paese di svolgere nel contesto dei traffici mediterranei il ruolo che le competerebbe e che la stessa UE le attribuisce

Infrastrutture puntuali



- Autoporti/Interporti
 - Ferneti (Trieste)
 - Gorizia (Sant'Andrea)
 - Cervignano del Friuli
 - Pordenone
- Aeroporto Friuli Venezia Giulia (Ronchi dei Legionari)
- Porti
 - Trieste
 - Monfalcone
 - Porto Nogaro



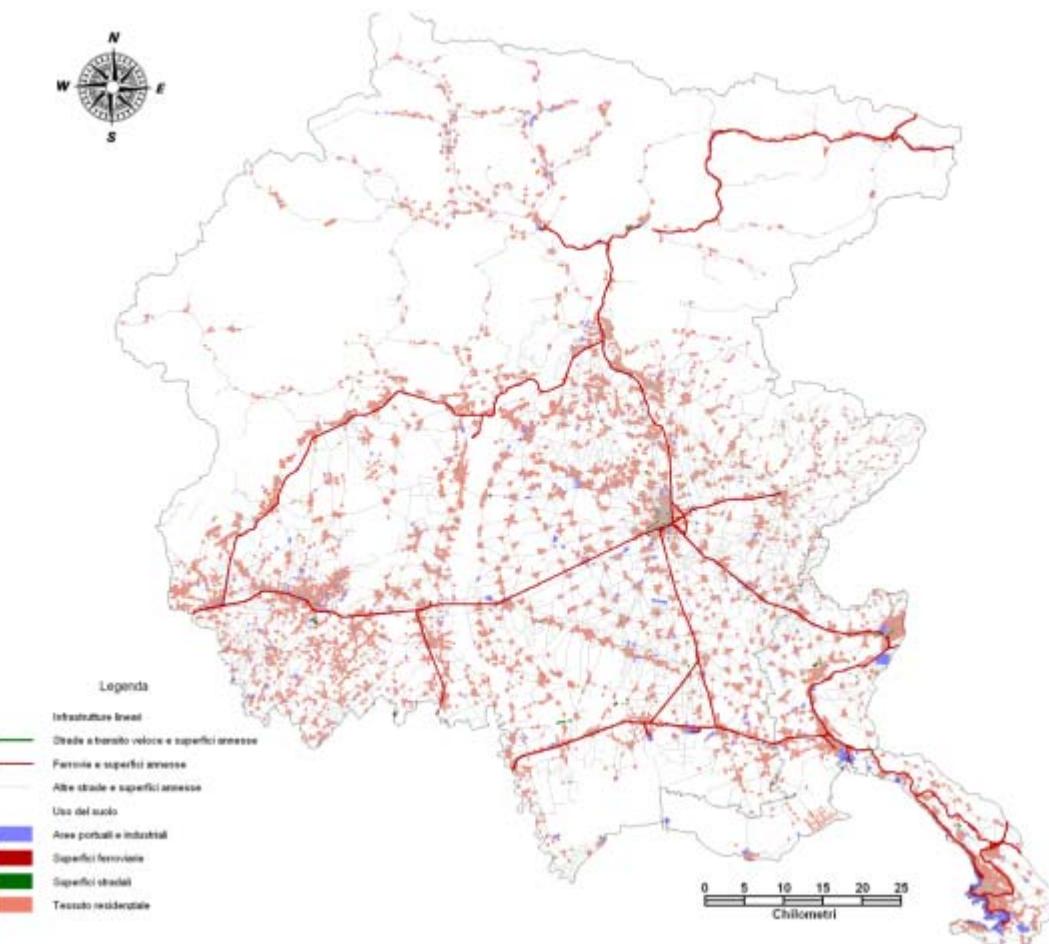
Corridoi transeuropei e il territorio italiano



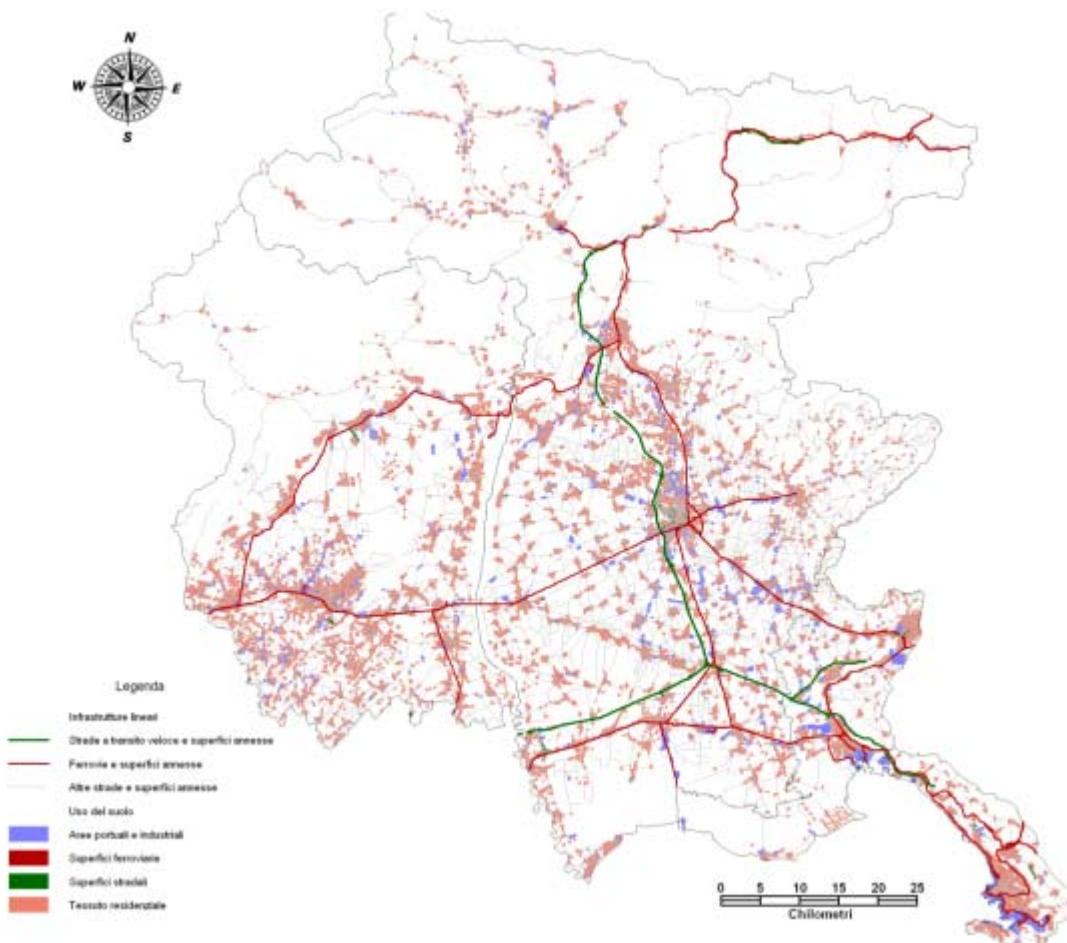
Le strutture regionali

- A prescindere dalle ultime considerazioni proposte, che non riguardano, comunque, le scelte compiute a livello regionale, va detto che il Friuli Venezia Giulia ha realizzato nei primi cinquant'anni della sua attività significativi progressi nel settore dei trasporti
- Tali risultati sono frutto di opportune scelte politiche, ma sono anche effetto di un grande contributo dato dalle strutture amministrative e tecniche della Regione, guidate da una classe dirigente, caratterizzata da grande capacità e da forti motivazioni
- Si è trattato di una dirigenza che interpretava al meglio il ruolo delle strutture della Pubblica Amministrazione, che debbono proporsi come strumento intelligente di attuazione di scelte politiche, garantendo continuità nello svolgimento dell'azione pubblica

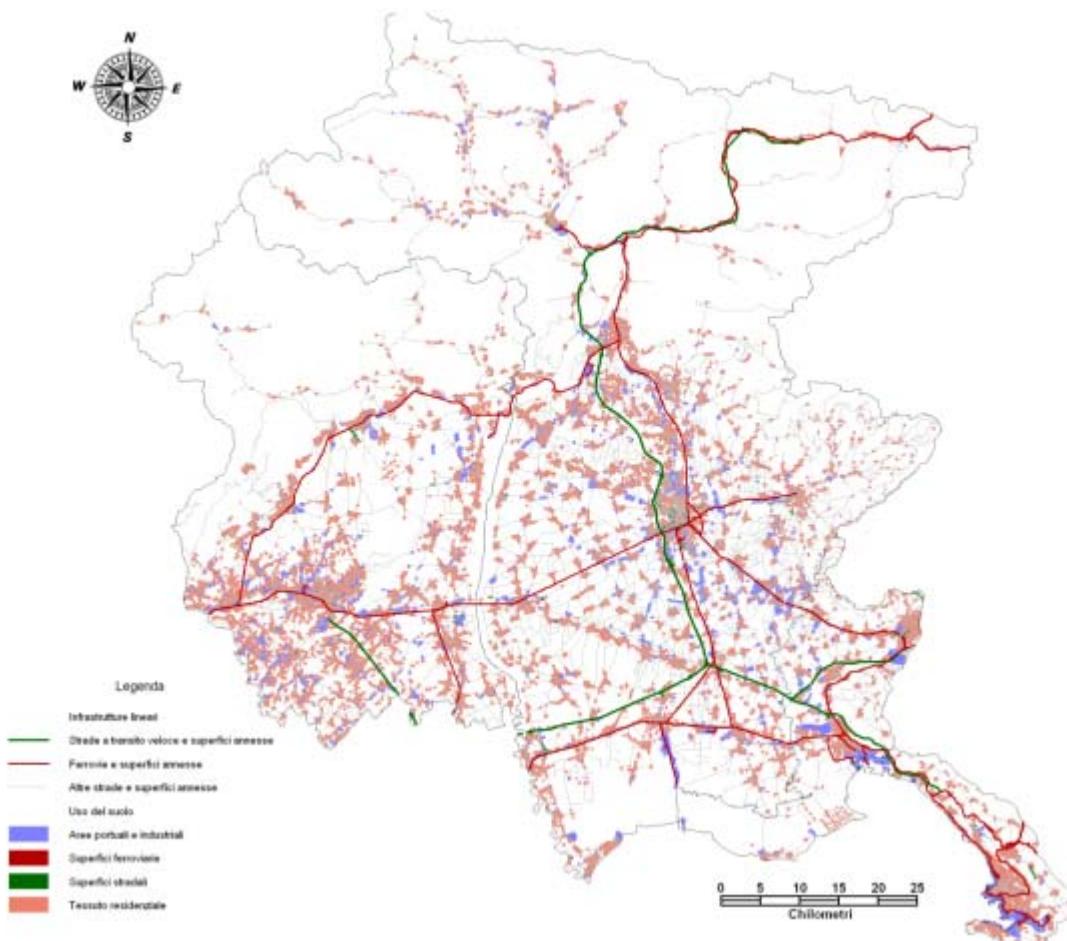
Friuli Venezia Giulia (1950)



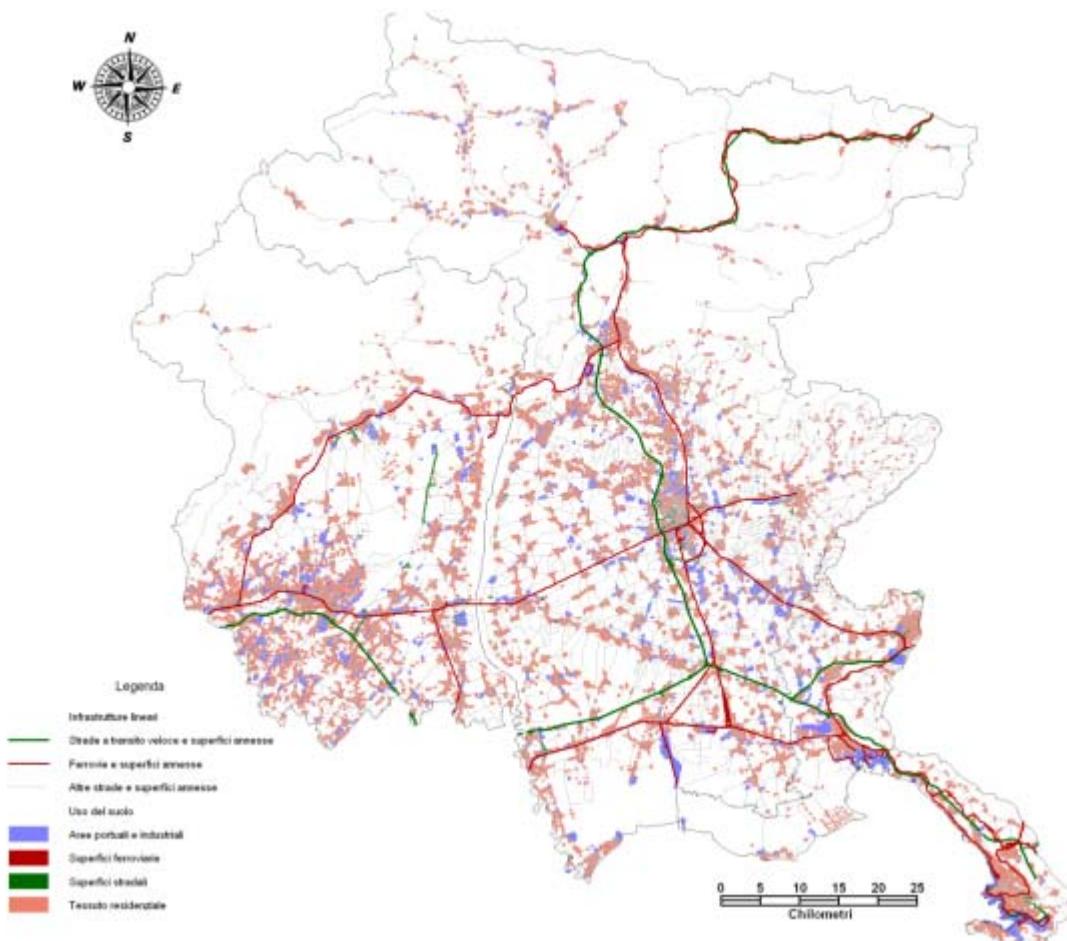
Friuli Venezia Giulia (1970)

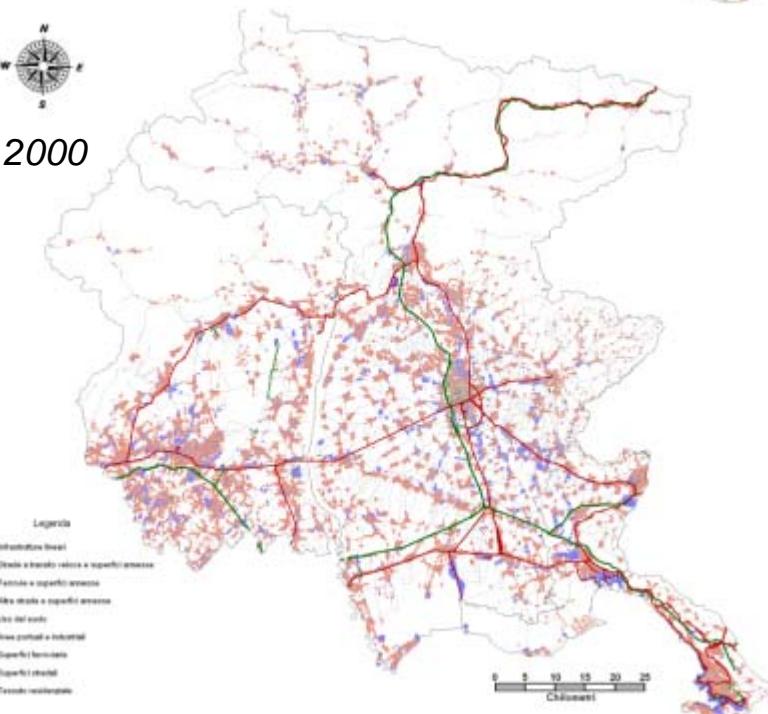
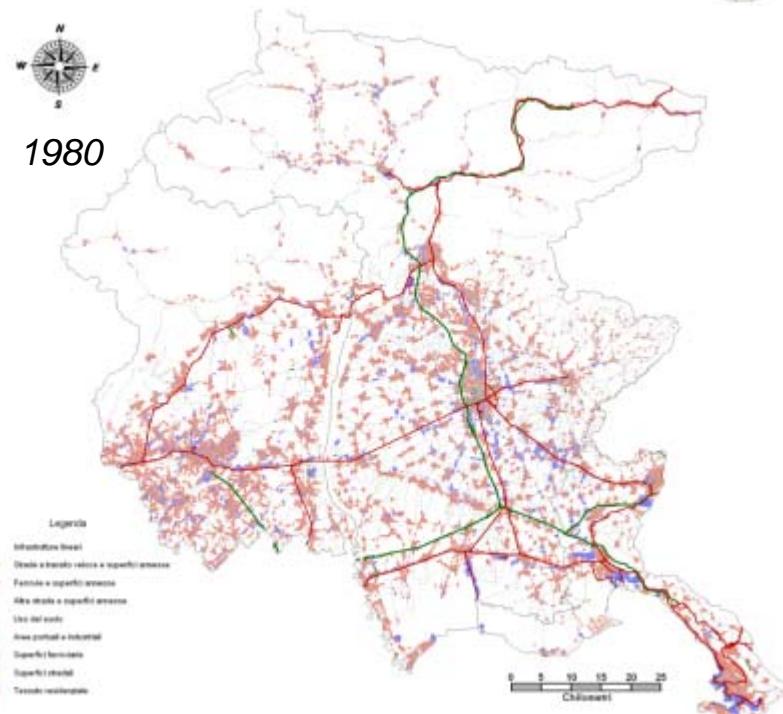
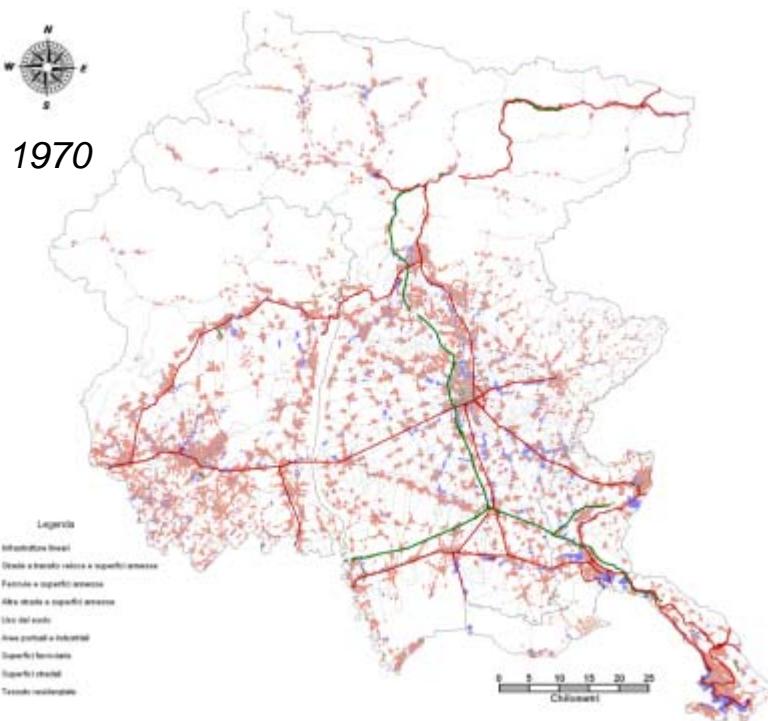
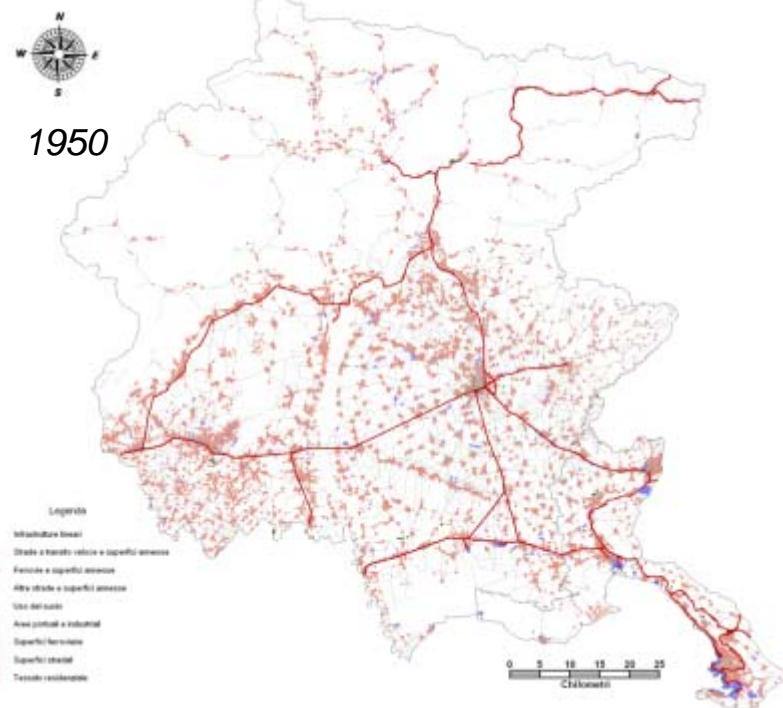


Friuli Venezia Giulia (1980)



Friuli Venezia Giulia (2000)





Le prospettive

- Si tratta, a questo punto di valutare quali siano le prospettive della Piattaforma Logistica Regionale, alla luce delle più recenti scelte della politica europea e di quella nazionale
- Come è già stato rilevato, a livello comunitario viene attribuita una notevole importanza alle potenzialità del nostro Paese nell'ambito del bacino mediterraneo, nel quale i traffici si stanno da qualche anno sviluppando a tassi particolarmente elevati
- Di tali incrementi di traffico il sistema logistico italiano ha sino ad oggi saputo trarre modesti vantaggi, rispetto ad una concorrenza che diviene sempre più aggressiva e determinata

Il Core Network

- Nell'ambito della rete complessiva, la Commissione ha definito il “Core Network”, per le quali è previsto il completamento entro il 2030
- Seguendo un approccio che privilegia le grandi direttive, sono stati individuati dieci corridoi multimodali, per la realizzazione dei quali la Comunità intende appoggiare gli Stati membri interessati
- Dei dieci corridoi definiti prioritari, ben quattro interessano il nostro Paese, a testimonianza delle grandi potenzialità che, in tema di trasporti e logistica, vengono riconosciute all'Italia

1. Baltic – Adriatic Corridor	Helsinki – Tallinn – Riga – Kaunas – Warszawa – Katowice Gdynia – Katowice Katowice – Ostrava – Brno – Wien; Katowice – Žilina – Bratislava – Wien Wien – Graz – Klagenfurt – Villach – Udine – Venezia – Bologna – Ravenna
2. Warszawa – Berlin – Amsterdam/Rotterdam – Felixstowe – Midlands	BY border – Warzsawa – Poznań – Frankfurt/Oder – Berlin – Hannover – Osnabrück – Enschede – Utrecht – Amsterdam/Rotterdam – Felixstowe – Birmingham/Manchester – Liverpool
3. Mediterranean Corridor	Algeciras – Madrid – Tarragona; Sevilla – Valencia – Tarragona Tarragona – Barcelona – Perpignan – Lyon – Torino – Milano – Venezia – Ljubljana – Budapest – UA border
4. Hamburg – Rostock – Burgas/TR border – Piraeus – Lefkosia	Hamburg / Rostock – Berlin – Praha – Brno – Bratislava – Budapest – Arad – Timișoara – Sofia Sofia – Burgas/TR border; Sofia – Thessaloniki – Piraeus – Limassol – Lefkosia
5. Helsinki – Valletta	Helsinki – Turku – Stockholm – Malmö – København – Fehmarn – Hamburg – Hannover Bremen – Hannover – Nürnberg – München – Brenner – Verona – Bologna – Roma – Napoli – Bari Napoli – Palermo – Valletta
6. Genova – Rotterdam	Genova – Milano/Novara – Simplon/Lötschberg/Gotthard – Basel – Mannheim – Köln Köln– Düsseldorf – Rotterdam/Amsterdam; Köln– Liège – Bruxelles/Brussel– Zeebrugge
7. Lisboa - Strasbourg	Sines / Lisboa – Madrid – Valladolid; Lisboa – Aveiro – Oporto Aveiro – Valladolid – Vitoria – Bordeaux – Paris – Mannheim/Strasbourg
8. Dublin – London – Paris – Brussel/Bruxelles	Belfast – Dublin – Holyhead – Birmingham Glasgow/Edinburgh – Birmingham Birmingham – London – Lille – Brussel/Bruxelles Dublin/Cork/Southampton – Le Havre – Paris London – Dover – Calais – Paris
9. Amsterdam – Basel/Lyon – Marseille	Amsterdam – Rotterdam – Antwerp – Brussel/Bruxelles – Luxembourg Luxembourg – Dijon – Lyon Luxembourg – Strasbourg – Basel
10. Strasbourg – Danube Corridor	Strasbourg – Stuttgart – München – Wels/Linz Strasbourg – Mannheim – Frankfurt – Würzburg – Nürnberg – Regensburg – Passau – Wels/Linz Wels/Linz – Wien – Budapest – Arad – Brașov – București – Constanța - Sulina

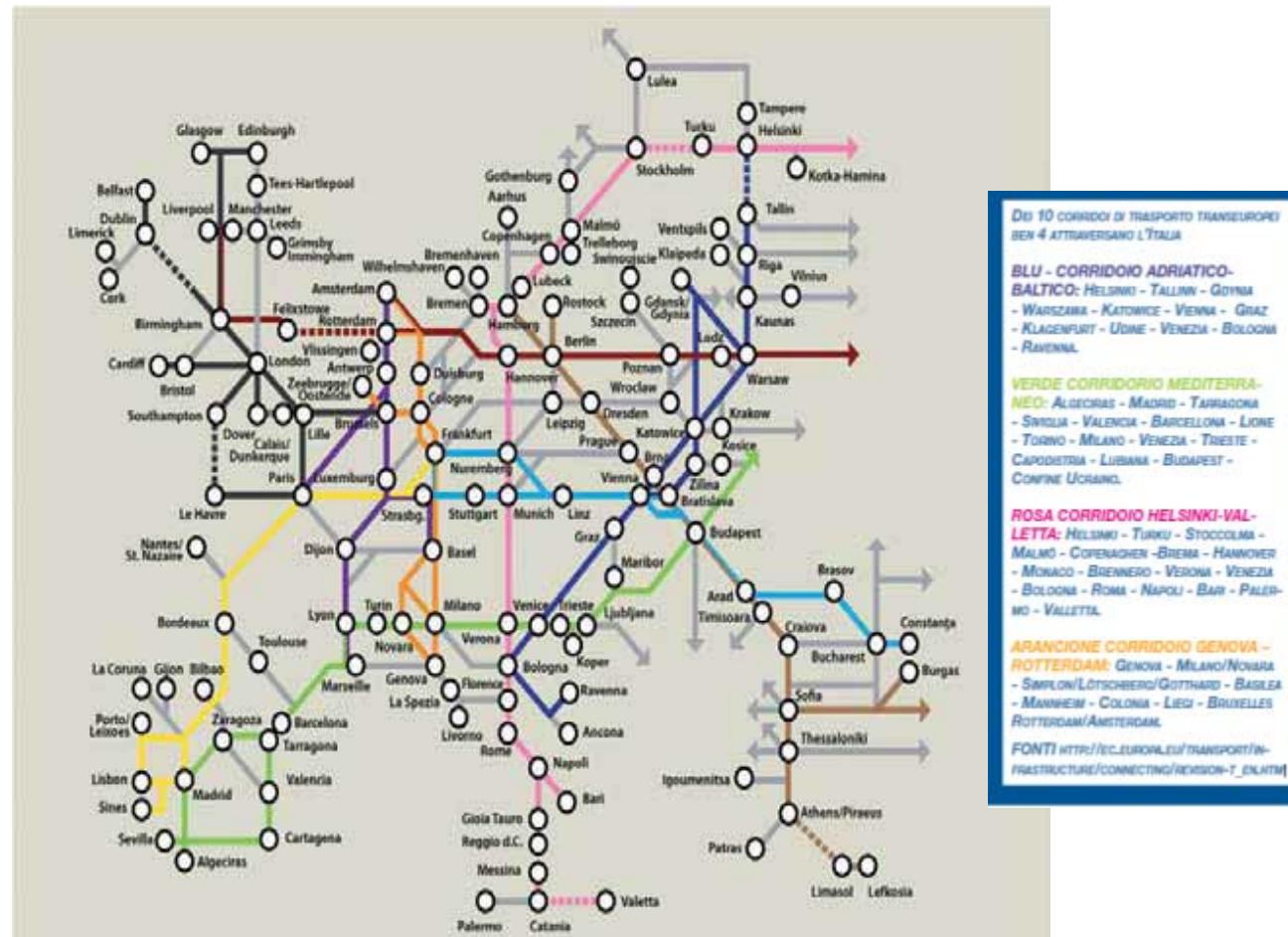
10 Core network Corridors



I Corridoi di interesse italiano

- Dei dieci Corridoi definiti prioritari, quattro interessano l'Italia, a testimonianza delle grandi potenzialità che le vengono riconosciute in tema di trasporti e logistica
- I corridoi di interesse italiano sono:
 - Corridoio Adriatico – Baltico, da Helsinki all'Alto Adriatico
 - Corridoio Mediterraneo (ex Corridoio 5), che provenendo dalla Francia, attraversa il Nord Italia, toccando Torino, Milano Venezia e Trieste, per poi proseguire verso Est, in direzione Slovenia, Ungheria e Ucraina
 - Corridoio Helsinki – La Valletta
 - Corridoio Genova – Rotterdam che attraversa le aree economicamente più forti del Continente, la famosa “Banana Blu”
- Di questi Corridoi l'autentica novità, e non si tratta di elemento irrilevante, è rappresentata dal Corridoio Adriatico - Baltico

Schema dei corridoi di trasporto transeuropei di interesse italiano



I Corridoi di interesse regionale

- Dei quattro Corridoi di interesse italiano, due interessano la nostra Regione, alla quale viene, quindi, attribuito un ruolo importante nel contesto dei traffici europei
- Si tratta del Corridoio Adriatico Baltico, che rappresenta l'autentico fatto nuovo della programmazione comunitaria, e del Corridoio Mediterraneo, che si configura come riedizione del Corridoio 5, del quale si è discusso, piuttosto sterilmente, per anni
- I tempi di realizzazione delle opere previste non saranno certamente brevi, ma è importante non allungarli con inutili contrapposizioni ambientaliste, non dimenticando che ciò che non viene trasportato su rotaia, si riversa sulle strade, con conseguenze per l'ambiente ben più gravi

Il Corridoio Adriatico - Baltico

- Come è già stato rilevato il fatto nuovo della programmazione infrastrutturale comunitaria è rappresentato dal Corridoio Adriatico Baltico, che riveste notevole importanza per l'Italia, interessando mercati che rappresentano per la nostra industria e per la nostra logistica sbocchi naturali di primaria importanza
- Il Corridoio in questione congiunge la Polonia con l'Italia, attraversando l'Austria, e utilizzando nel Nord Est del nostro Paese, la direttrice Pontebbana, l'unica linea sottoutilizzata tra quelle che collegano il settentrione italiano con i mercati europei
- L'infrastruttura rappresenta un'opportunità di grande rilievo per la portualità nord-adriatica, essendo espressamente previsto che i terminali italiani del Corridoio siano gli scali di Trieste, Venezia e Ravenna
- L'Alto Adriatico diviene, in tal modo, in termini ufficiali, una delle porte di accesso meridionali per i mercati europei, in aggiunta, se non vogliamo dire in alternativa, ai consolidati sistemi portuali nord europei
- L'altra porta di accesso, ovviamente la più importante, è rappresentata dal sistema portuale del Nord Tirreno, quella dove il nostro Paese si gioca la sfida principale

La direttrice nord-sud: il Corridoio Baltico



Sviluppo economico di EU27

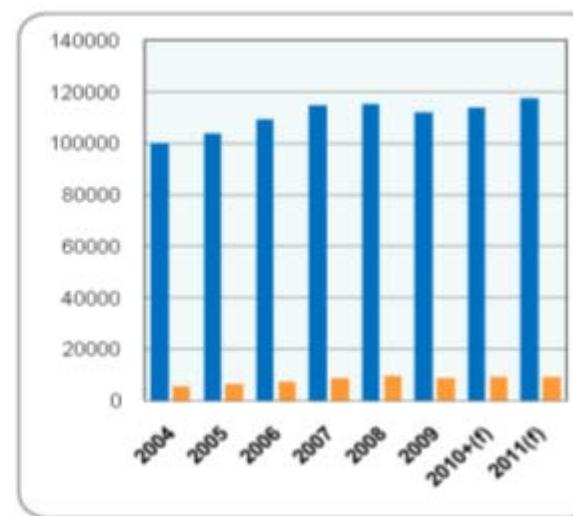
- Un aspetto di cui si deve tener conto ai fini della presente relazione, concerne lo spostamento ad Est del baricentro economico europeo
- Si può, infatti, rilevare che la Nuova Europa (EU 12) ha registrato tra il 2000 e il 2007 un tasso di incremento medio annuo del PIL del 5,30%, nettamente superiore a quello (2,85%) fatto segnare dalla Vecchia Europa (EU 15)
- La Nuova Europa sta divenendo, sempre più, l'origine e la destinazione di flussi di traffico continentali, in particolare con l'area del Sud Est europeo
- A tali flussi di traffico si debbono, anche, aggiungere quelli con le regioni contigue all'Europa Orientale, soprattutto la Russia, ma anche l'Ucraina e le economie caucasiche
- Vanno in direzione del consolidamento di tali flussi i grandi progetti russi e cinesi di collegare per ferrovia l'Europa e il Far East asiatico

Tasso di crescita del PIL in Europa

Graph 3 GNP growth rate (%)



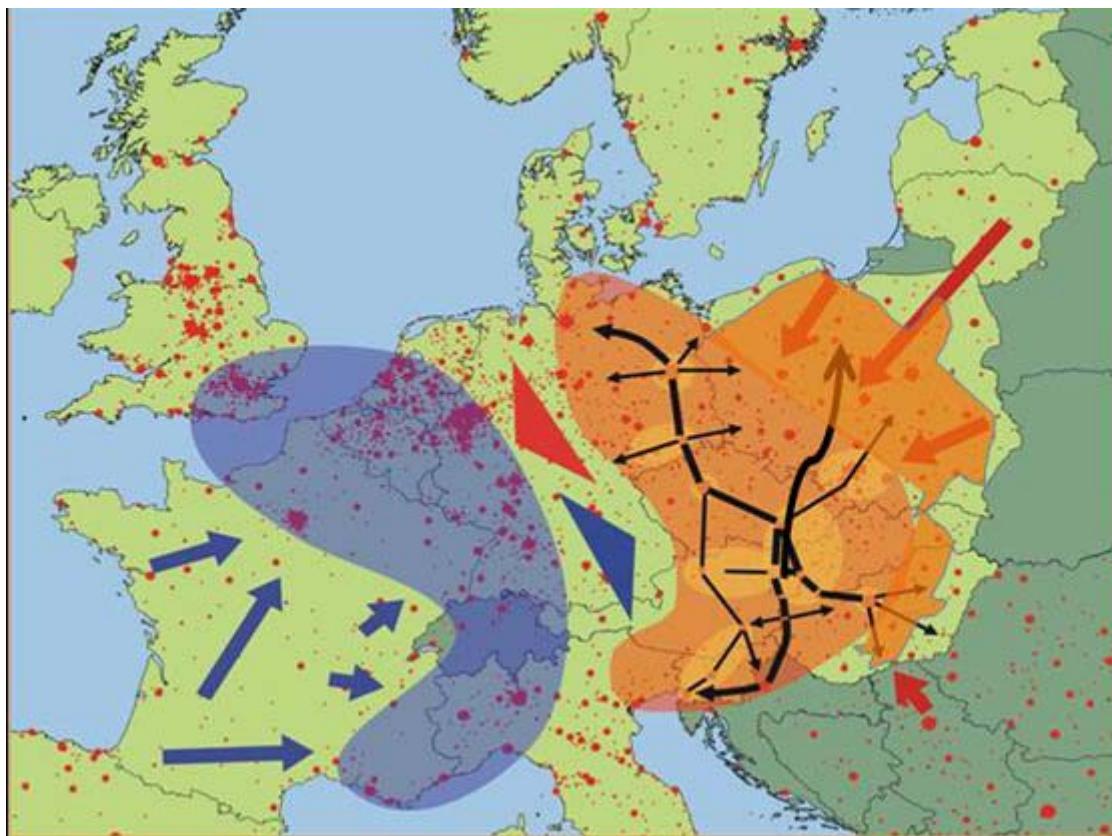
Graph 2 GNP level (100 million of Eur)



Banana Blu e Orange Pumpkin

- Tale situazione determina un assetto continentale fortemente diversificato rispetto ad un recente passato
- Fino alla fine del secolo scorso asse portante dell'economia continentale era la cosiddetta "Banana Blu", che dal Mar del Nord raggiunge la Pianura Padana, ricomprensivo le aree economicamente più avanzate d'Europa
- La caduta del Muro di Berlino, ha determinato una progressiva traslazione ad est del baricentro economico del continente e la creazione di una nuova area di sviluppo che, sostanzialmente, si attesta intorno al Corridoio Adriatico Baltico
- La fantasia di economisti e geografi ha individuato per tale area la denominazione di "Orange Pumpkin", Zucca Arancione
- La Commissione Europea dei Trasporti ha preso atto, e avvallato, tali opzioni di sviluppo, inserendo i due Corridoi in questione tra le 10 priorità infrastrutturali del continente
- L'attenzione della Commissione nei confronti delle potenzialità logistiche italiane, trova conferma nell'indicazione, tra le priorità, di altri due Corridoi interessanti il nostro Paese:
 - Il Corridoio Mediterraneo (già Corridoio V)
 - il Corridoio Helsinki-Malta

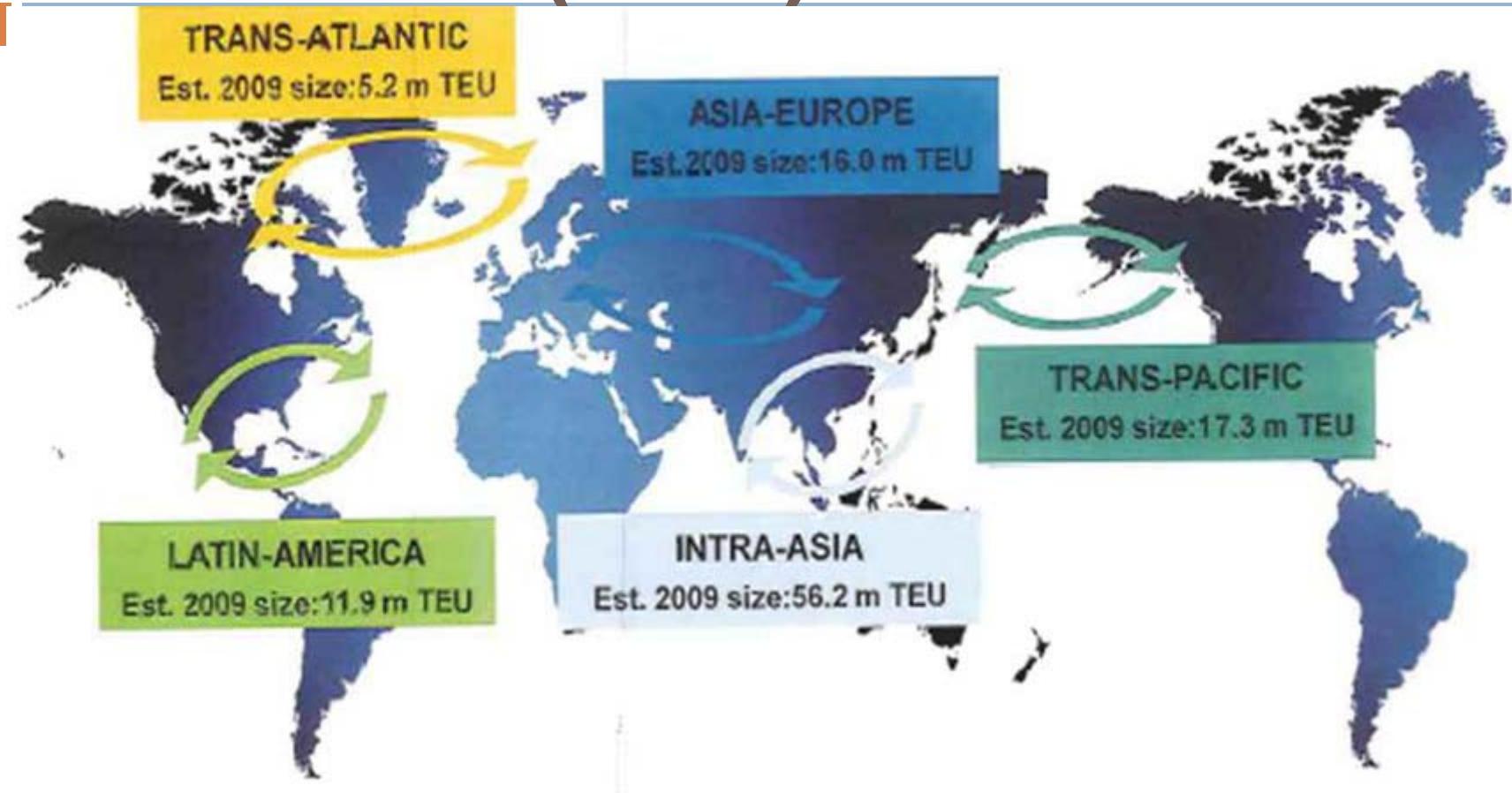
Dalla Banana Blu all'Orange Pumpkin



Tendenze dei traffici internazionali

- Appare utile, a questo punto, evidenziare talune macro tendenze, emerse negli ultimi anni nell'ambito dei traffici marittimi internazionali, manifestatesi prima della crisi che ha avuto il suo culmine nel 2009, e confermatesi alla ripresa, avviatasi a partire dal 2010
- Riferendosi al traffico dei container, si evidenziava, nel 2009, una netta prevalenza dei traffici intra-asiatici (56,2 milioni di TEU), dieci volte superiori a quelli tra Nord America ed Europa (5,2 milioni di TEU) e tre volte maggiori rispetto a quelli tra Asia ed Europa (16 milioni di TEU) e tra Nord America e Asia (17,3 milioni di TEU)
- Molto significativa appare la crescita dei traffici containerizzati dell'America Latina (11,9 milioni di TEU) che testimonia il forte dinamismo di taluni Paesi dell'area e, in particolare del Brasile
- Le previsioni per i prossimi anni riguardano il consolidamento delle tendenze in atto per Asia e Sud America e, in misura più contenuta, per l'Africa; tali aree si caratterizzano, rispetto al resto del mondo, per un forte differenziale dei tassi di incremento del PIL, nella fase successiva alla recessione

World container market estimation (2009)



Sources *Ronald WIDDOWS, CEO NOL,
ITF Advisory Board (2009)*

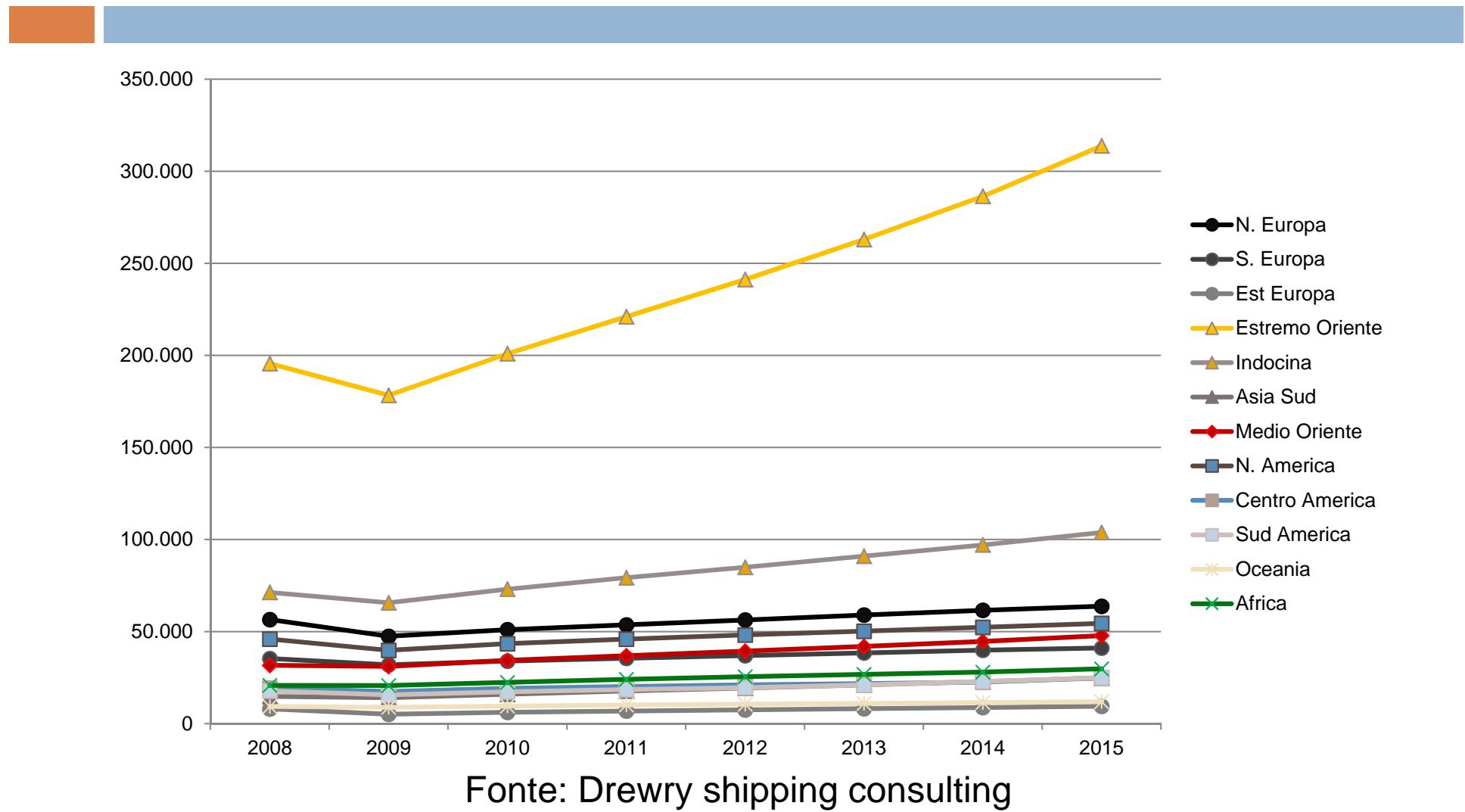
Prospettive dei traffici mediterranei

- L'attenzione nei confronti delle potenzialità logistiche italiane è espressione di una generale positiva valutazione della Commissione Trasporti nei confronti della valorizzazione della portualità e dei sistemi logistici mediterranei
- Le motivazioni di tale orientamento risiedono prioritariamente nelle scelte che la UE ha inteso fare nei confronti del contenimento dei costi di trasporto, attraverso la riduzione dei consumi energetici
- Il contenimento dei consumi energetici si traduce, anche, in un sensibile abbattimento delle emissioni di gas con effetto serra
- Far gravitare crescenti flussi di traffico sulla portualità mediterranea, piuttosto che su quella del Northern Range, va proprio nella direzione sopra indicata
- La tabella che segue evidenzia i vantaggi che il Nord Tirreno e il Nord Adriatico presentano nei confronti di due grandi scali della portualità nord europea, in termini di minori distanze da percorrere e di riduzione dell'emissione di CO2

Previsioni sullo sviluppo dei traffici

- Accanto a dati di carattere consuntivo, può risultare utile acquisire anche qualche elemento previsivo sulle possibili evoluzioni dei traffici, a livello generale e macroeconomico
- In questi casi, ci si riferisce generalmente al traffico marittimo, essendo quello che, nei suoi processi evolutivi, induce le variazioni alle altre modalità di trasporto, in particolare a quelle terrestri
- Drewry Shipping Consultant ha elaborato alcune previsioni del traffico containerizzato (ricomprendendovi tare e vuoti, ed escluso il transhipment), che possono risultare interessanti, in considerazione del peso, non esclusivo, ma rilevante, che tale specifico comparto ha sulle attività della logistica
- Come si può rilevare, dal grafico che viene di seguito riportato, è previsto fino al 2015 uno straordinario sviluppo dei traffici riguardanti l'Estremo Oriente, che sovrasta nettamente gli indici relativi a tutte le altre aree considerate
- Buone performance evidenziano, anche i paesi dell'area Mediorientale, che dovrebbero prevalere, in termini di traffico globale, sull'Europa Meridionale
- Risultati positivi dovrebbe conseguire anche il Continente Africano, migliori di quelli di India, Centro e Sud America; incrementi dovrebbero registrare anche i traffici dell'Europa dell'Est, sia pure riferiti a quote ridotte di traffico

Grafico 4. Previsioni di sviluppo del traffico container (comprese tare e vuoti ed escluso il *transhipment*)



La situazione del Mediterraneo

- Gli incrementi considerati da DSC sono quelli di carattere “organico”(derivante sostanzialmente da un aumento del reddito), “sostitutivo”(determinato dal passaggio al container, soprattutto per le economie emergenti), “indotto (motivato da strategie organizzative come il transhipment) ed “accidentale” (dovuto, ad esempio, a fluttuazioni dei tassi di cambio)
- In base alle stime DSC il traffico containerizzato nel Mediterraneo è destinato ad aumentare anche più di quello del Northern Range, per effetto del positivo incremento del transhipment
- Secondo lo studio in questione, i principali competitor dei porti italiani sono Malta (che ha di recente varato un sistema fiscale agevolato) nei confronti di Gioia Tauro, e Valencia (primo porto mediterraneo per i container con 4 milioni di TEU nel 2010 nei confronti della nostra portualità tirrenica
- Import, export, PIL regionale e valore aggiunto in ULA logistiche, sono tutte variabili che possono avere rilevanza nella valutazione dell’attrattività di uno scalo; viene, altresì, rilevato che il mercato del transhipment è più legato a scelte strategiche dei singoli vettori piuttosto che a elementi di carattere territoriale

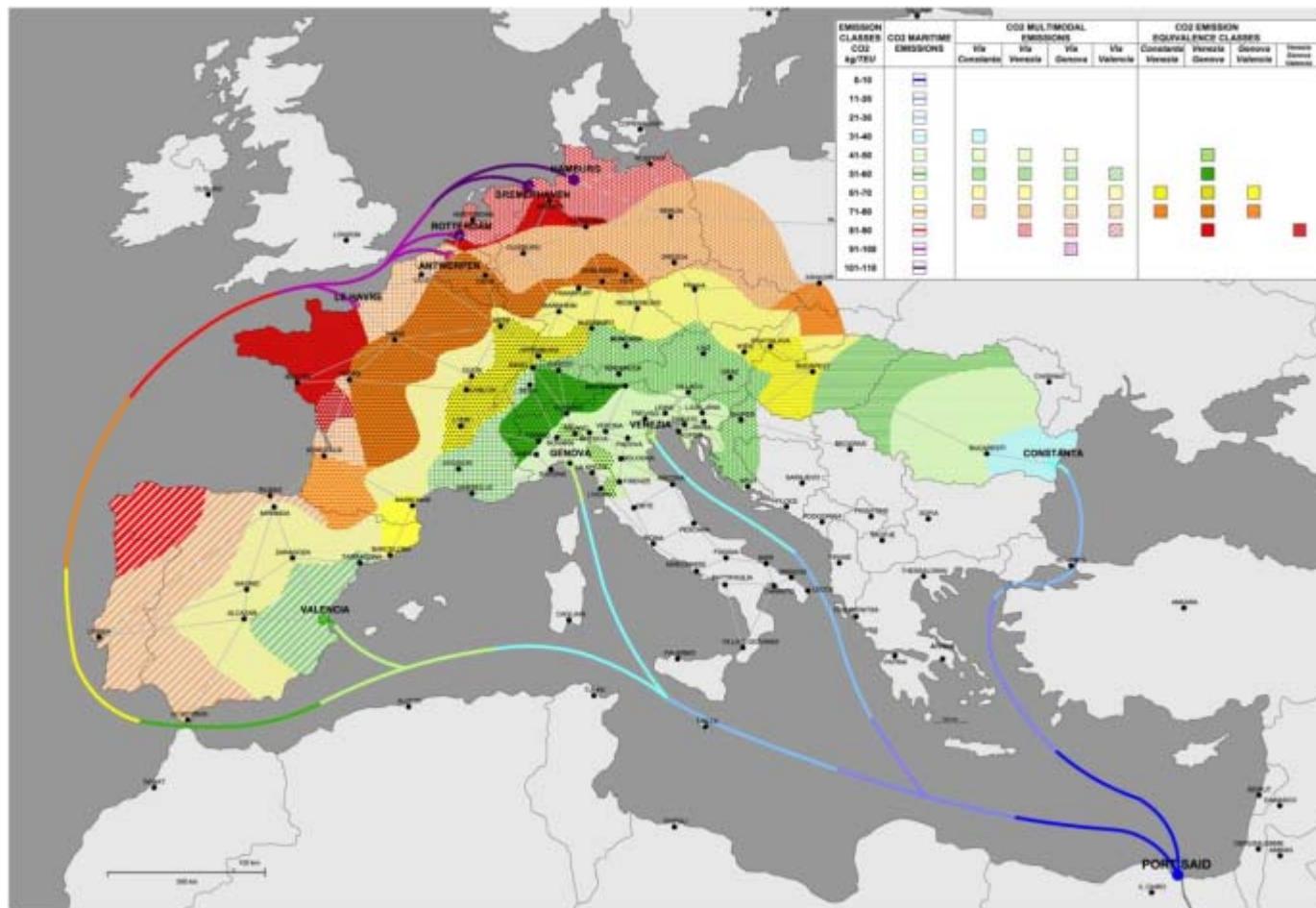
Vantaggi competitivi del Southern Range

- In effetti, si evince da documenti comunitari che "lungo le coste è necessario prevedere un a maggior quantità di sempre più efficienti punti di accesso ai mercati europei, eliminando in tal modo una congrua quota del traffico che attraversa inutilmente il continente europeo" (in particolare, utilizzando la rete stradale)
- Deriva da questa constatazione la convinzione, maturata a livello comunitario, delle necessità di un mutamento significativo nella distribuzione del traffico tra i porti continentali
- Ulteriore elemento rafforzativo dell'esigenza di orientare in termini differenti i traffici europei, deriva dal rilievo che un container cinese, destinato a Monaco di Baviera, via Suez, risparmierebbe 280 km di percorso terrestre e 4.815 km di itinerario marittimo, transitando dai porti meridionali, anziché da quelli settentrionali
- A questo riguardo, va rilevato che un recente studio, predisposto dal NEA, per conto dei porti Anversa, Rotterdam e Amburgo, evidenzia che "una parte importante e crescente (43%) del traffico container europeo è legata ai flussi commerciali, via Suez, con Cina, Giappone, Corea e Paesi dell'ASEAN
- Questo traffico elude per lo più i porti mediterranei, facendo rotta verso Nord, mentre si potrebbero risparmiare tempi e costi, impiegando taluni scali meridionali

La competizione portuale europea

- Peraltro, in un mercato in cui vi sono molti porti in competizione, le Compagnie Marittime continuano a concentrare sul Northern Range i maggiori volumi di traffico
- Gioca a favore della portualità settentrionale la possibilità di realizzarvi economie di agglomerazione (economie di scala, interne ed esterne), frutto di vari elementi che si concretizzano in elevati livelli di efficienza, dai quali gli scali mediterranei sono tuttora molto distanti
- Le scelte dell'Unione Europea tendono a modificare la situazione attuale, non rispondente ad un livello di ottimale allocazione delle risorse, umane, energetiche, ambientali
- Lo studio NEA evidenzia il ruolo della barriera alpina come elemento di deterrenza per i flussi da Sud a Nord, verso le destinazioni dell'Europa Centrale
- Tale osservazione appare indubbiamente pertinente, se si tiene conto del fatto che la sola linea Pontebbana, collocata sul Corridoio Adriatico-Baltico, ha oggi capacità ferroviarie inutilizzate
- Appare, peraltro, per altri versi smentita dal fatto che la Pianura Padana si configura come mercato accessibile dai porti nordici, in particolare da Rotterdam

Isocarbon emissions for a 20 TEUs Container from Port Said to main destinations by truck through the different EU gateways regions



SoNorA Project (2009)

Transport and Environmental best intermodal choices to ship a Container from Port Said (Egypt) to Paris and Warsaw

From Port Said	To Paris				To Warsaw			
	Via	Rotterdam	Hamburg	Genoa	North Adriatic ports	Rotterdam	Hamburg	Genoa
Distances								
Sea+road (km)	6514	7510	3710	3715	7477	7538	4102	3835
Sea+railway (km)	6503	7503	3638	3619	7625	7544	4162	3903
Transit Time								
Sea+road (min)	111840	13040	5836	5538	12758	13372	6121	5576
Sea+railway (min)	1214	13907	6525	6416	13898	13968	7311	6841
Consumption [KOE/ teu, kg of oil equivalent / teu]								
Sea+road (kg/teu)	316	447	332	369	527	452	418	396
Sea+railway(kg/teu)	243	291	158	161	314	295	189	179
Emissions [CO₂, NOx, SO₂, NMVOC, PC] [kg/teu]								
Sea+road (kg/teu)	146	209	157	175	247	212	198	188
Sea+railway(kg/teu)	112	135	73	75	145	136	89	84

Le scelte comunitarie

- Ovviamente, le scelte della Commissione Trasporti, orientate ad una distribuzione più equilibrata dei traffici europei, non risulta particolarmente apprezzata dai sistemi portuali e logistici del Nord Europa, che vedono in tale orientamento il rischio di una ripartizione delle scarse risorse disponibili, che privilegi i concorrenti meridionali
- In effetti, l'inserimento nella lista prioritaria implica la possibilità di accedere ai finanziamenti europei e agli altri strumenti messi a disposizione dalla BEI, ad esempio, gli strumenti garanzia, definiti project bonds
- Il Governo Italiano ha recentemente abbracciato gli orientamenti comunitari, nel cosiddetto “Decreto Salva Italia”, che identifica quali priorità per lo sviluppo infrastrutturale per il Paese, proprio i terminali portuali selezionati dalla Commissione Europea e le opere ferroviarie a supporto degli stessi
- Lo stesso documento governativo consente alle Autorità Portuali di “costituire sistemi logistici, attraverso atti d'intesa e di coordinamento con le Regioni, le Province ed i Comuni interessati nonché con i gestori delle infrastrutture ferroviarie”
- Si tratta di un'identità di visione tra le scelte italiane e quelle comunitarie, sicuramente favorevole allo sviluppo coerente del mercato europeo dei trasporti e della logistica

La portualità mediterranea

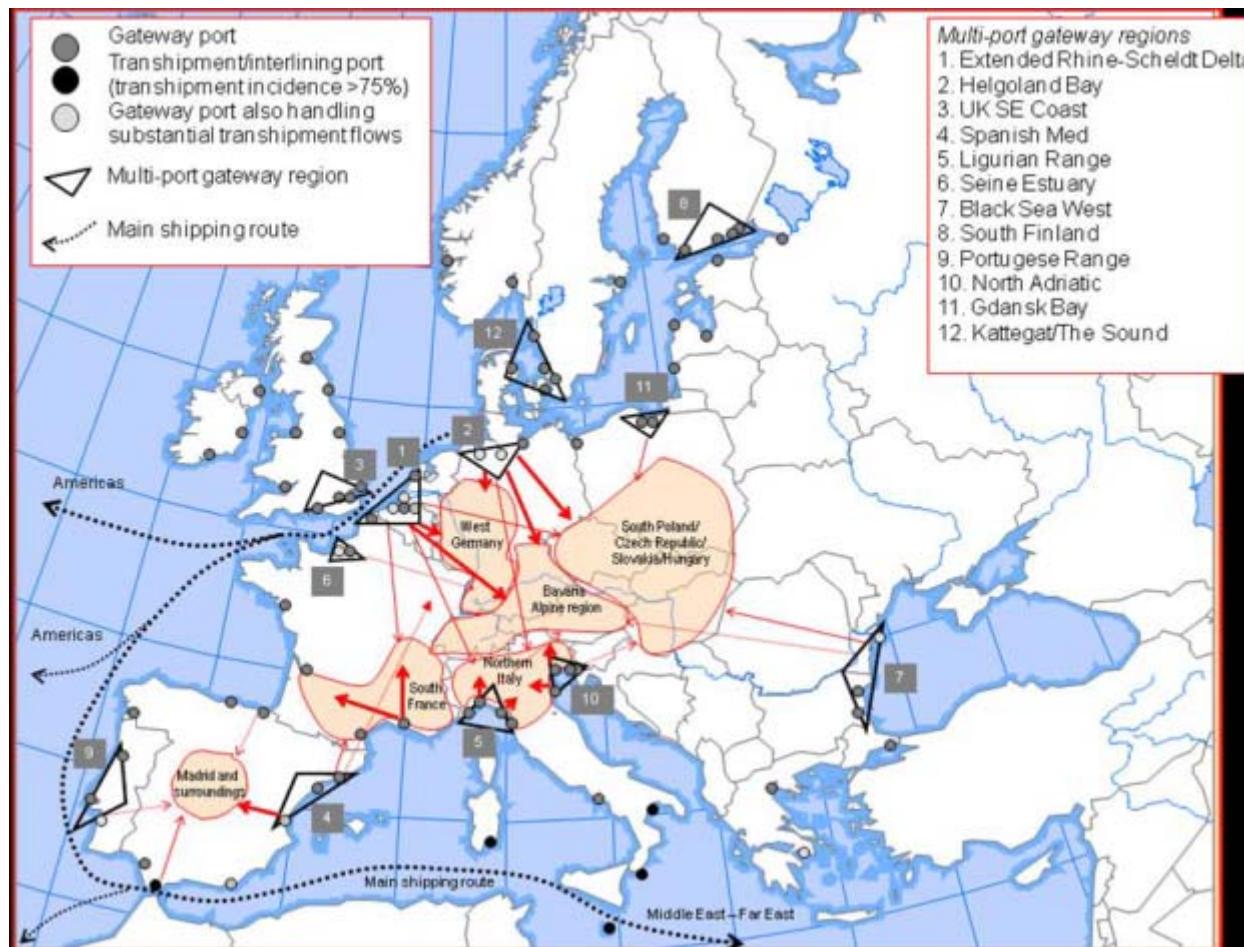
- Talune interessanti considerazioni possono proporsi con riferimento a due aspetti che la UE sostiene con indubbia fermezza, rappresentati dalla necessità, in particolare per la portualità mediterranea di ragionare in una logica sistematica, piuttosto che in termini di singoli scali o di specifici terminali
- Recenti studi hanno portato alla evidenziazione, in ambito continentale, di taluni sistemi portuali e logistici che, nelle varie aree che in Europa possono venir definite in termini di omogeneità territoriale, si stanno consolidando quali poli di riferimento prioritari dei traffici
- Di notevole appaiono i sistemi che vengono definiti come “multi-port gateway region”, che individuano i poli verso i quali si indirizzeranno prioritariamente i traffici continentali
- Il bacino mediterraneo è interessato da quattro sistemi “multiport”, e precisamente:
 - Spanish Med
 - Ligurien Range
 - North Adriatic
 - Black Sea West

Alto Adriatico

East Med

- La seconda sfida che il nostro Paese si trova ad affrontare si gioca nel Nord Est dove, attestati sui porti di Trieste, Venezia e Ravenna, sono inseriti nel “core Network”, due Corridoi (Helsinki – La Valletta e Adriatico – Baltico), che utilizzano due importanti direttrici del Triveneto, rappresentate dal Brennero e dalla Pontebbana
- L'area triveneta può venir considerata, in termini unitari, in linea con gli orientamenti comunitari e con quelli sostenuti dal Piano Nazionale della Logistica
- Il consolidamento delle due direttrici sopra ricordate, unito alla realizzazione del Corridoio Mediterraneo (ex Corridio n. 5), darebbero al sistema dell'Alto Adriatico la possibilità di giocare un ruolo importante nel quadro dei traffici mediterranei, configurandosi come ulteriore porta di accesso (unitamente al sistema del Nord Ovest) per i mercati dell'Europa Centrale, e come riferimento primario per quelli dell'Europa Orientale
- L'Alto Adriatico consoliderebbe, altresì, la sua posizione nel contesto internazionale della macroregione Adriatico – Ionica, nel cui ambito si sta cominciando ad operare in termini di cooperazione, non disgiunta da una accesa competitività

main contestable markets in Europe



Source: Theo NOTTEBOOM (2009) *Economic analysis of European seaport system revised by the actors*

Il deficit infrastrutturale italiano

- Operazioni di sviluppo infrastrutturale si rendono, comunque, particolarmente urgenti in presenza di un grave handicap che l'Italia lamenta nello specifico comparto
- In effetti, in base alla classifica redatta dal World Economic Forum per il 2008/2009, tra i 134 Paesi considerati, l'Italia si colloca al 54 posto, con riferimento alla dotazione infrastrutturale
- Valutando l'aspetto qualitativo, il nostro Paese scende al 73° posto, ben lontano, non soltanto da Germania e Francia, ma anche da Spagna, Grecia e Irlanda
- Il distacco sembra, in effetti aumentare nel corso degli ultimi anni, determinando una crescente divaricazione negativa tra l'Italia e i suoi più diretti competitori sui mercati internazionali, non solo nel campo della logistica e dei trasporti, ma anche con riferimento all'industria
- Nel 2009 il Governatore della Banca d'Italia sottolineava che "il divario tra la dotazione infrastrutturale dell'Italia e quella media degli altri Paesi si è più che triplicata negli ultimi anni"

Gli assi transnazionali prioritari



I 5 assi transnazionali

Asse	Caratteristiche
Autotrade del mare.	Collegano i mari Baltico, di Barents, l'Atlantico, il Mediterraneo, il Mar Nero e il Mar Caspio assieme ai paesi costieri all'interno delle aree marine e con estensione attraverso il Canale di Suez e verso il Mar Rosso.
Asse del Nord	Connette la parte settentrionale dell'Unione europea con la Norvegia a Nord e con Bielorussia e Russia a Est, nonché, in previsione, una connessione alla regione di Barents attraverso Norvegia, Svezia, Finlandia e Russia.
Asse Centrale	Collega il centro dell'Unione all'Ucraina e il Mar Nero e, attraverso una via d'acqua interna, il Mar Caspio, comprendendo inoltre una diretta connessione dall'Ucraina alla ferrovia Trans – siberiana e un collegamento dalla via d'acqua interna del Don/Volga al mar Baltico.
Asse Sudorientale	Collega l'Unione con i Balcani e la Turchia e oltre al Caucaso meridionale e al Mar Caspio, nonché verso il Medio Oriente fino all'Egitto e al Mar Rosso.
Asse Sudoccidentale	Collega l'Unione nella sua parte sudoccidentale con la Svizzera e il Marocco, compreso il collegamento trans-Magrebino tra Marocco, Algeria, Tunisia e le sue estensioni verso l'Egitto.

Fonte: European Commission, Energy and Transport DG - European Communities, 2007

Il mercato eurasiatico

- Il grande mercato euro-asiatico tende, comunque, a ricercare alternative al trasporto marittimo, non utilizzabile in termini esclusivi ma, sempre, in integrazione con modalità terrestri
- L'alternativa è rappresentata da Corridoi terrestri (ferroviari e stradali), che si configurano come alternative, che risulteranno, in futuro, spesso, vincenti
- I principali Corridoi Euro-Asiatici sono:
 - Trans Siberian Railways
 - ITC North South
 - Pan-European International Transport Corridor N. 2
 - Pan-European International Transport Corridor N. 9
 - Baikal-Amur Main Line
- Si tratta di opere di grande impegno, non solo finanziario, che lasciano, comunque, intravedere una decisa volontà di consolidare sistemi economici già forti e competitivi, quali quello cinese e quello russo

Euro Asian transport corridors



I Corridoi di interesse della Macroregione Adriatico-Ionica

- Oltre ai quattro già citati ve ne sono altri, tra i dieci prioritari, di interesse della macroregione Adriatico-Ionica, e precisamente:
 - Corridoio 4 – Amburgo-Lefkosia, che interessa territori ricompresi in quello che genericamente può venir definito East Med
 - Corridoio 10 – Strasburgo-Danubio, che interessa il Mar Nero e aree strettamente connesse alla Macroregione
- Le scelte della Commissione evidenziano, in definitiva, una forte attenzione per il bacino Adriatico-Ionico e per la parte orientale del Mediterraneo
- E' una conferma delle valutazioni generali degli economisti, che collocano in quell'area i Paesi che nei prossimi anni registreranno i più elevati tassi di sviluppo economico
- Esistono, dunque, anche per effetto delle scelte comunitarie, concrete possibilità di sviluppo dei traffici della macroregione, come espressione di un forte sviluppo economico complessivo dell'area

Il Corridoio Adriatico

- Di evidente rilievo per la macroregione Adriatico-Ionica è il Corridoio Adriatico, sistema infrastrutturale fortemente voluto dalle sette regioni italiane che sui due mari hanno interessi, e proposto come Corridoio di interesse europeo all'UE
- Il Corridoio in questione si configura, oggi, a seguito delle decisioni assunte dalla Commissione Trasporti, come logica prosecuzione marittima dei Corridoi terrestri che interessano in Nord Est italiano
- Il Corridoio Adriatico si configura, comunque, come sistema infrastrutturale di rilevante interesse per l'intera Macroregione

Corridoio adriatico



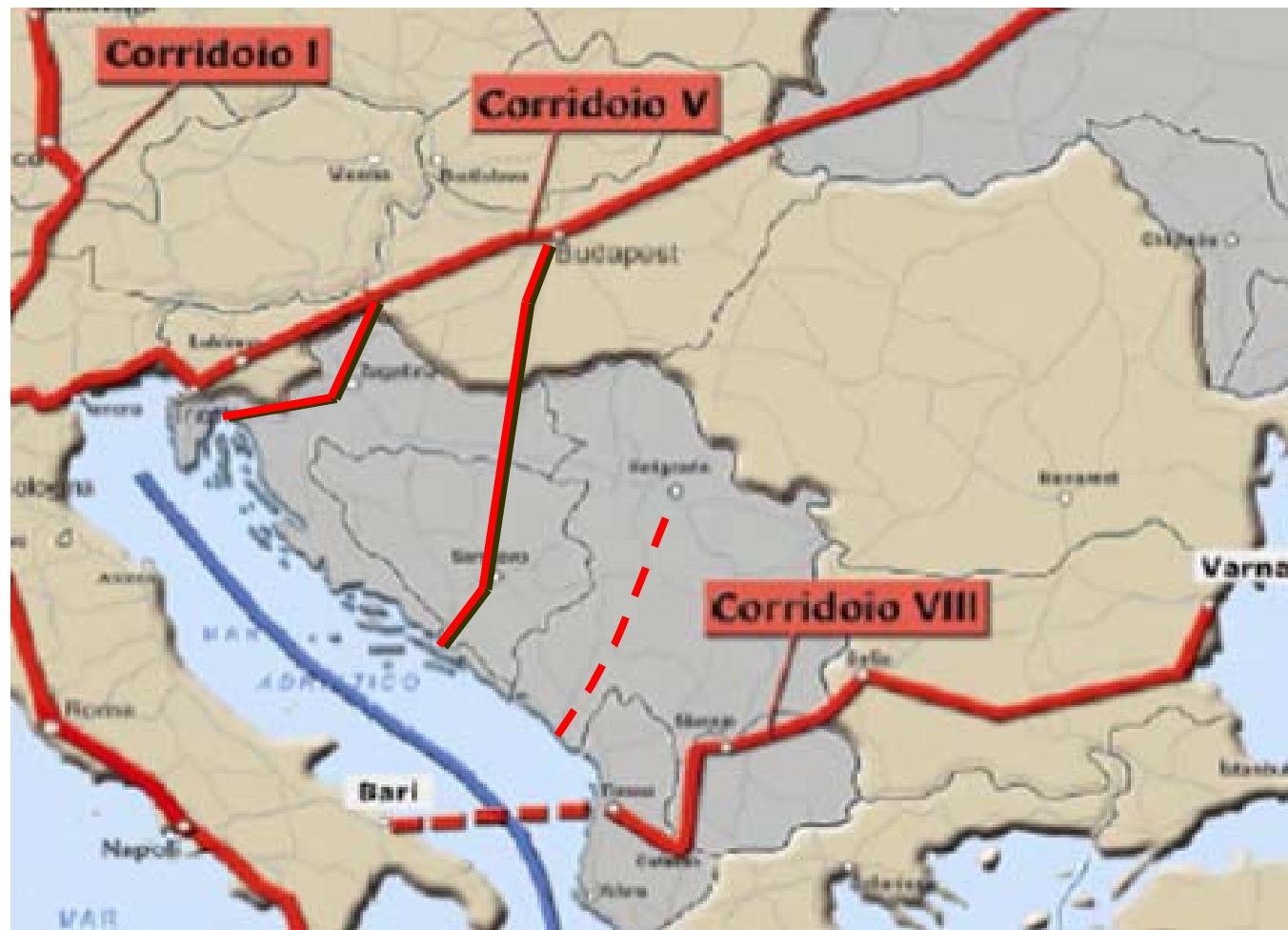
Prospettive del Corridoio Adriatico

- In effetti, su entrambe le sponde interessate al Corridoio, si stanno realizzando interessanti evoluzioni che, sull'esempio di quanto avviato dai porti pugliesi, potrà portare ad evoluzioni sistemiche nella parte italiana
- La sponda orientale appare, per certi versi, connotata da maggior dinamismo, secondo direttive che si stanno evidenziando e consolidando
- Tali evoluzioni riguardano, in particolare, la prospettazione e l'avvio alla realizzazione, di Corridoi che, partendo dai porti, avviano direttive di penetrazione verso i mercati interni dell'Europa balcanica

I Corridoi attestati sulla sponda orientale della Macroregione

- I Corridoi che si stanno consolidando sulla costa orientale della Macroregione, sono:
 - Il Corridoio VIII (non confermato tra le priorità assolute) che, partendo dalla portualità albanese (Durazzo), raggiunge quella del Mar Nero
 - Il Corridoio Bar-Belgrado-Timisoara che, prendendo avvio dal porto montenegrino, raggiunge due snodi di grande rilievo per l'economia dell'Europa Orientale
 - la bretella di collegamento tra il porto croato di Ploce e il Corridoio Mediterraneo
 - La bretella di collegamento tra il porto croato di Fiume e lo stesso Corridoio Mediterraneo
- Risulta evidente che, in proiezione futura, si considereranno molteplici direttivi che, partendo dalla costa orientale della Macroregione, consentiranno di raggiungere agevolmente i mercati, dinamici e vitali, dell'area balcanica, nella quale si trovano Paesi connotati da elevati e costanti tassi di sviluppo

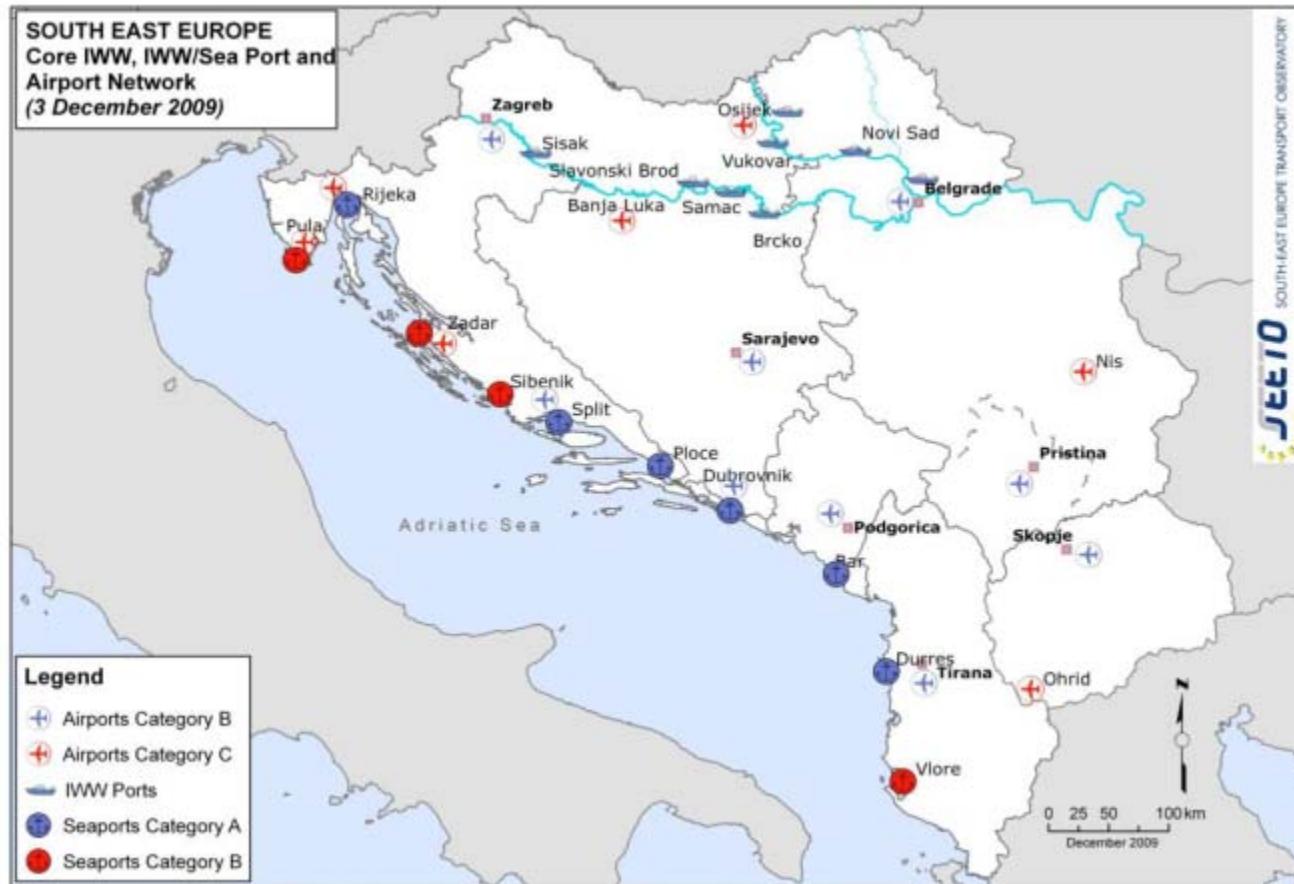
Principali direttrici sulla sponda orientale adriatica



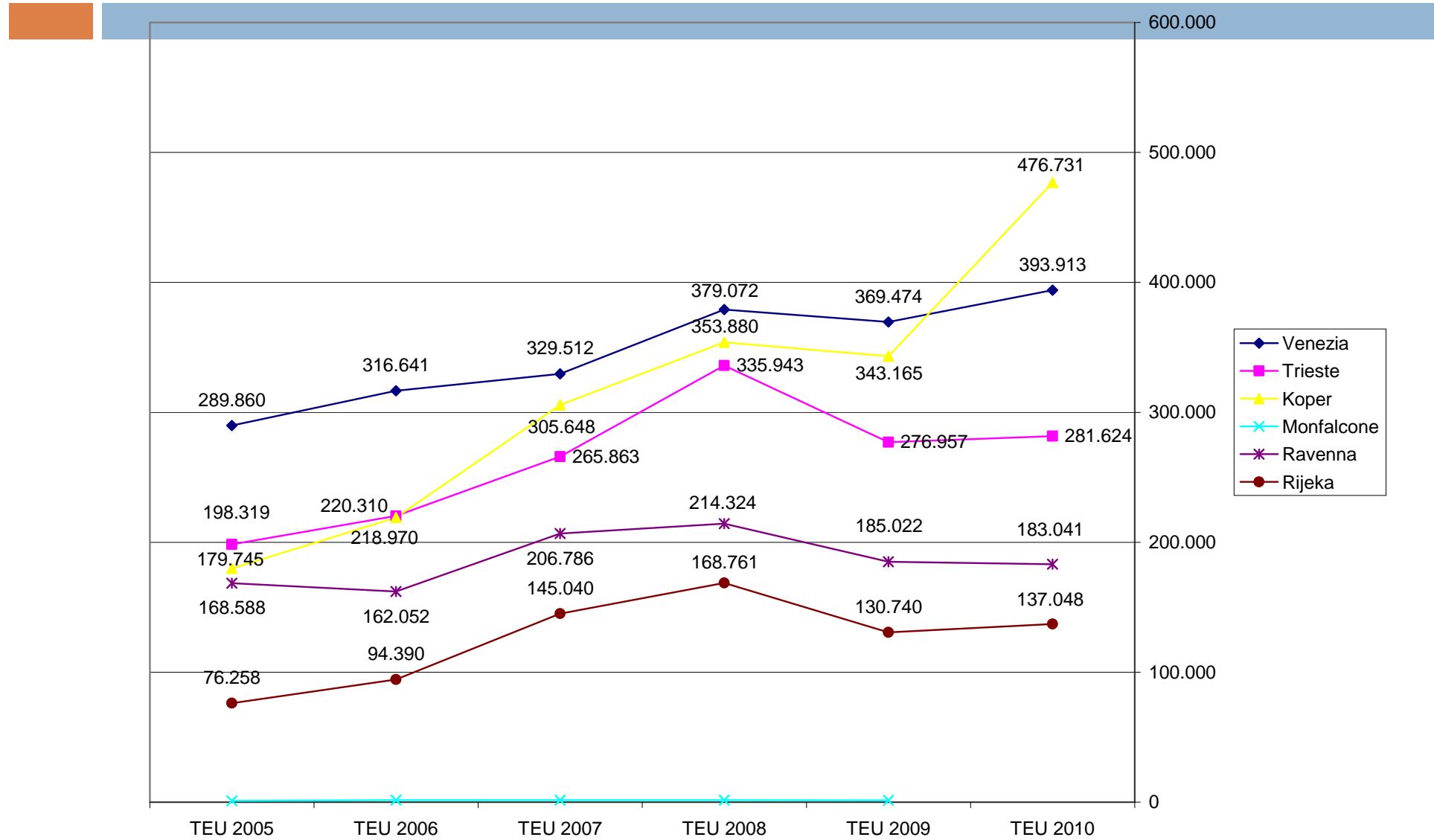
La via Egnatia



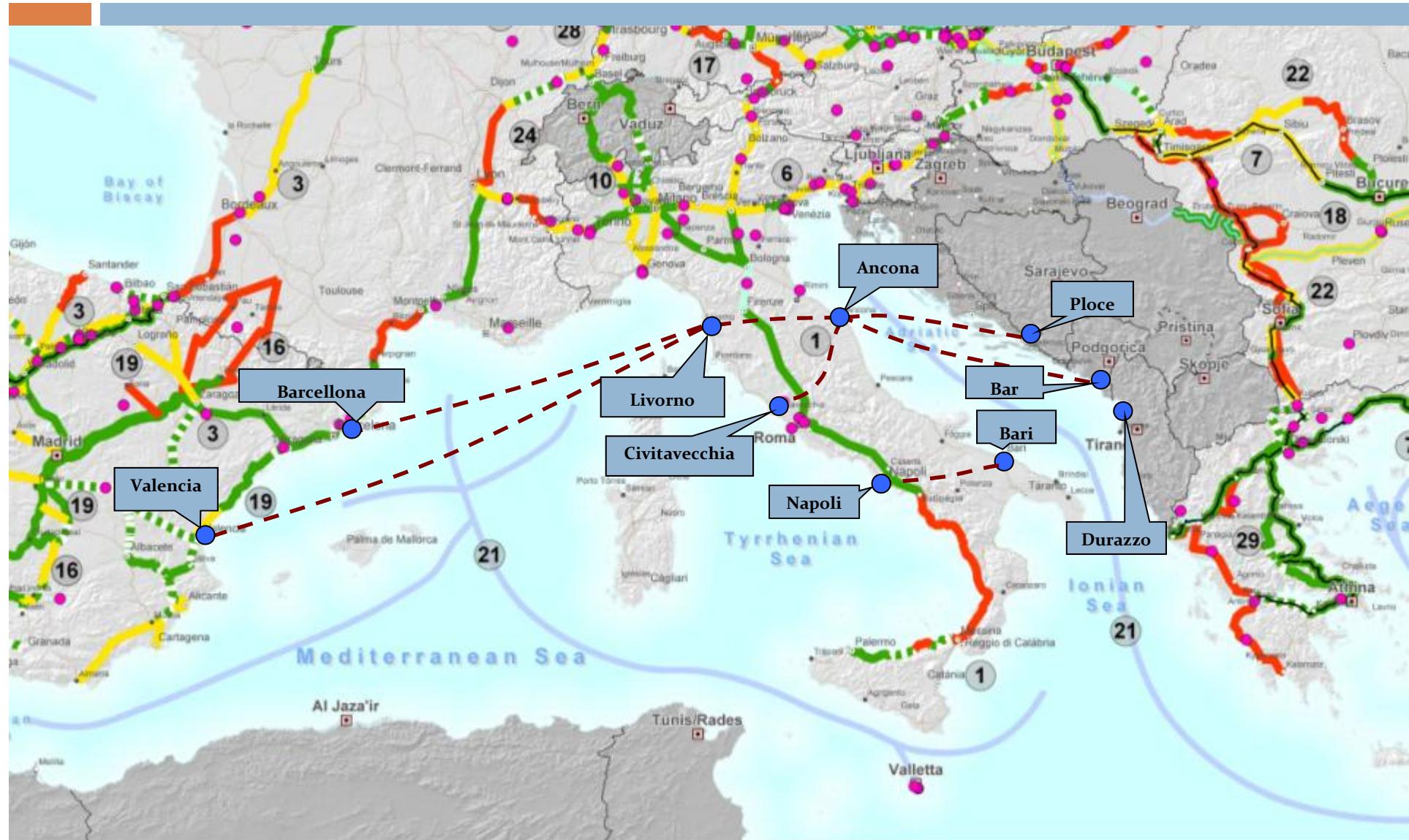
SEETO Core port and airport network



L'Alto Adriatico



Land Bridge Livorno – Ancona;
[Barcellona / Siviglia – Livorno – Ancona – Ploce /Bar]
Land Bridge Ancona – Civitavecchia
Land Bridge Napoli – Bari



Il NAPA

- I porti del Nord Adriatico Ravenna, Venezia, Trieste, Capodistria e Fiume), associati nel NAPA (North Adriatic Ports Association), potrebbero, secondo stime accreditate, movimentare da 8 a 10 milioni di Teu, offrendo un significativo supporto all'azione di riequilibrio dei traffici continentali
- Il ruolo dell'Associazione ha un indubbio ruolo promozionale del "Multiport Gateway del Nord Adriatico", nell'ambito del quale, peraltro, non mancano, in questa fase, gli elementi di competitività
- I cinque scali saranno, comunque, in futuro, adeguatamente supportati dai tre Corridoi prioritari della Rete Centrale Europea TEN-T (Adriatico-Baltico, Mediterraneo e Helsinki-La Valletta), ma dovranno provvedere a potenziare adeguatamente la loro dotazione di banchina, che rischia di venir posta in condizioni di affaticamento, ove dovessero trovare conferma nei prossimi anni, i trend di sviluppo del traffico containerizzato registratisi negli ultimi due esercizi

Il Northern Range Adriatico

- In effetti, un recente studio, redatto da MDS Transmodal e presentato al Parlamento Europeo, evidenzia la possibilità di movimentare 8 milioni di container/annui, con un incremento del 350% circa, rispetto ai livelli attuali
- Lo studio evidenzia, anche, che il mercato europeo, contendibile per i porti del Nord Adriatico è essenzialmente quello attraversato dal Corridoio Adriatico-Baltico, includendovi, anche, la Lombardia, la Baviera e il Baden-Wurtemberg
- I porti in questione dispongono, in effetti, della migliore localizzazione geografica per realizzare la connessione europee con le economie emergenti dell'Estremo Oriente, nel rispetto della strategia europea in materia di trasporti sostenibili e di crescita economica
- La Commissione Europea prevede espressamente che i Porti del Northern Range Adriatico definiscano e realizzino progetti di sviluppo portuale, senza trascurare le indispensabili connessioni ferroviarie, per poter costituire uno dei punti di accesso all'Europa per il resto del mondo

La necessità di scegliere

- Tentativi di realizzare operazioni di partnership tra Stato e privati operatori sono state tentate negli anni passati, con risultati sostanzialmente nulli
- In presenza di ipotesi di intervento, ubicate in talune aree del Paese, è scattato il gioco perverso dei veti incrociati, provenienti da altri territori, che hanno concretamente bloccato qualsiasi ipotesi di sviluppo
- In sostanza, temendo che si possa alterare con interventi significativi e concentrati, l'equilibrio, peraltro precario e insoddisfacente, del sistema italiano dei trasporti e della logistica, si è preferito evitare scelte dalle quali sarebbe potuto derivare un significativo sviluppo economico del Paese
- La carenza di base, da cui derivano i limiti strutturali del nostro Paese, è la mancanza di un quadro di riferimento programmatico dal quale derivare scelte coerenti, idonee a fronteggiare una competizione internazionale che diviene sempre più agguerrita

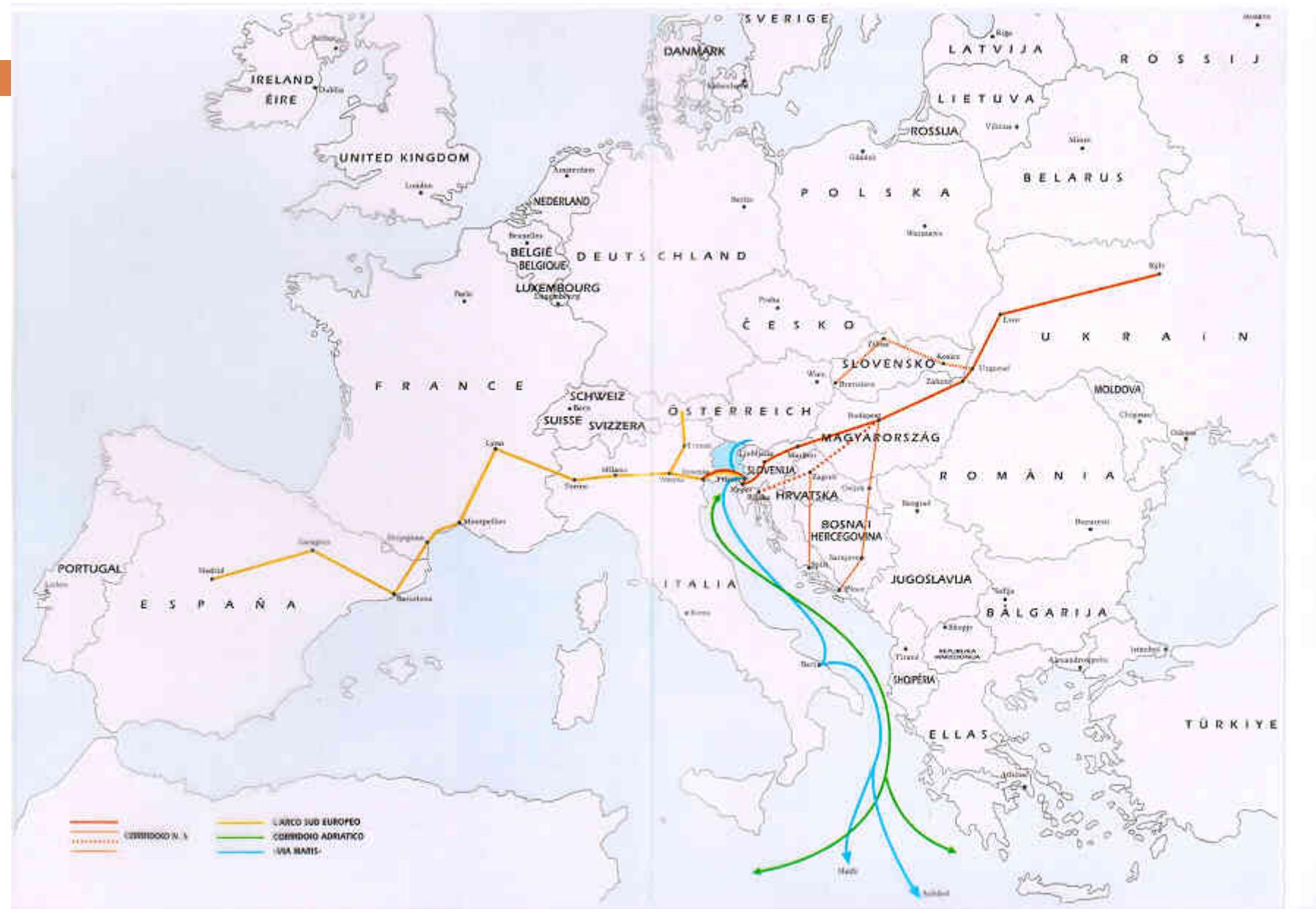
Le esigenze aggregative

- Per non perdere le opportunità che si stanno prospettando è, dunque, necessario compiere un deciso salto di qualità nei nostri processi decisionali
- Un tentativo in questa direzione è stato compiuto dal Piano Nazionale della Logistica che, operando in termini di Piattaforme Logistiche, e quindi di macro aree, ha evidenziato la necessità di procedere nelle scelte e nelle decisioni, non con riferimenti puntuali e circoscritti, ma tenendo conto di esigenze di aggregazione e integrazione
- In tale direzione spingono anche i documenti comunitari che, per esemplificare, nella piattaforma del Nord Est (il Triveneto) individuano un solo terminale marittimo, rappresentato dai porti di Venezia e Trieste, unitariamente considerati

Le società di corridoio

- Una delle possibilità prese recentemente in esame, e non portate avanti con la dovuta determinazione, è riferibile alle cosiddette “Società di Corridoio” che prevedono forme di gestione integrata di infrastrutture puntuali e lineari
- E’ un’ipotesi recentemente riproposta a livello governativo, con la possibilità affidata alle Autorità Portuali di farsi promotrici di forme di integrazione con le aree retroportuali e con le imprese di gestione di infrastrutture lineari
- E’ una soluzione sulla quale, in linea di principio, si può concordare, salvo evidenziare che una possibilità di questo genere, offerta a 23 Autorità Portuali, è tale da ingenerare pesanti sovrapposizioni e duplicazioni, capaci di rendere ancor più complessa e farraginosa la situazione gestionale del nostro sistema logistico
- Appare, di conseguenza, necessario avere chiari gli orientamenti comunitari che stimolano alla realizzazione di sistemi portuali integrati, per realizzare una dimensione competitiva con i grandi concorrenti europei

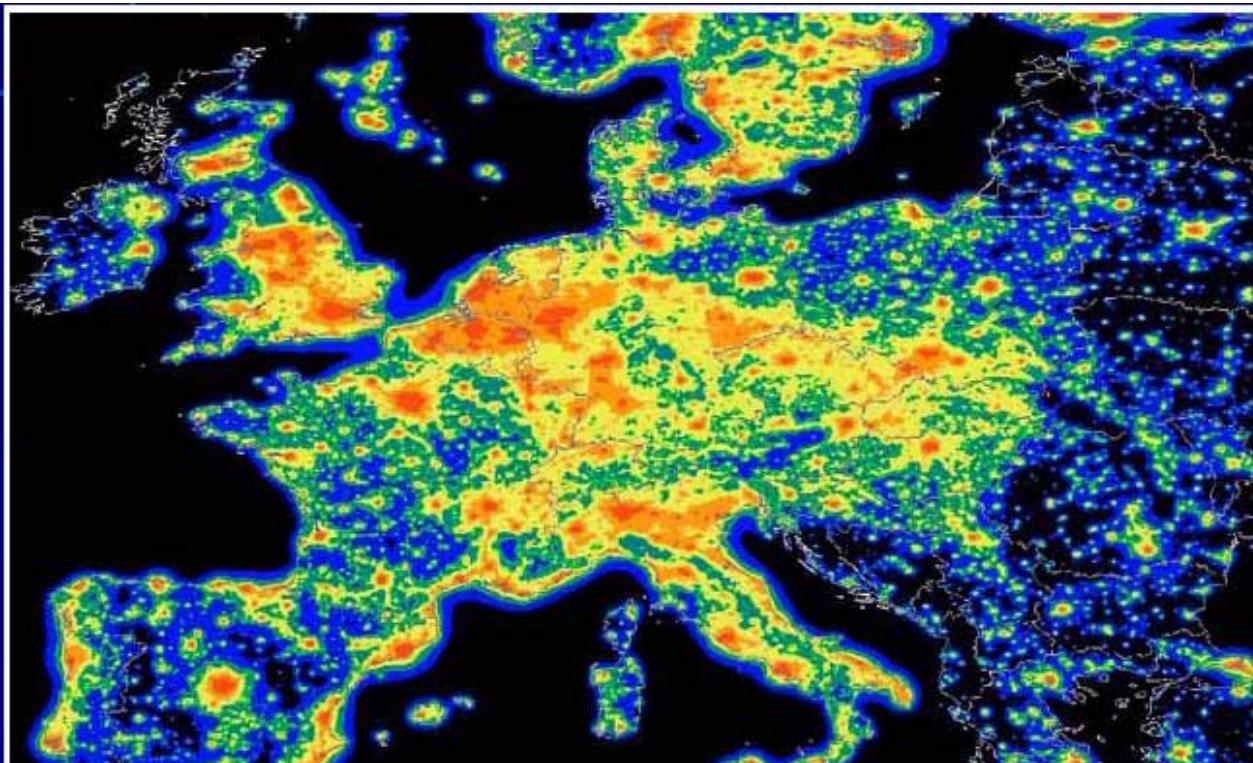
Sun Belt



Italian Inland Waterways



Corridoi plurimodali e cambiamenti strutturali dell'economia europea

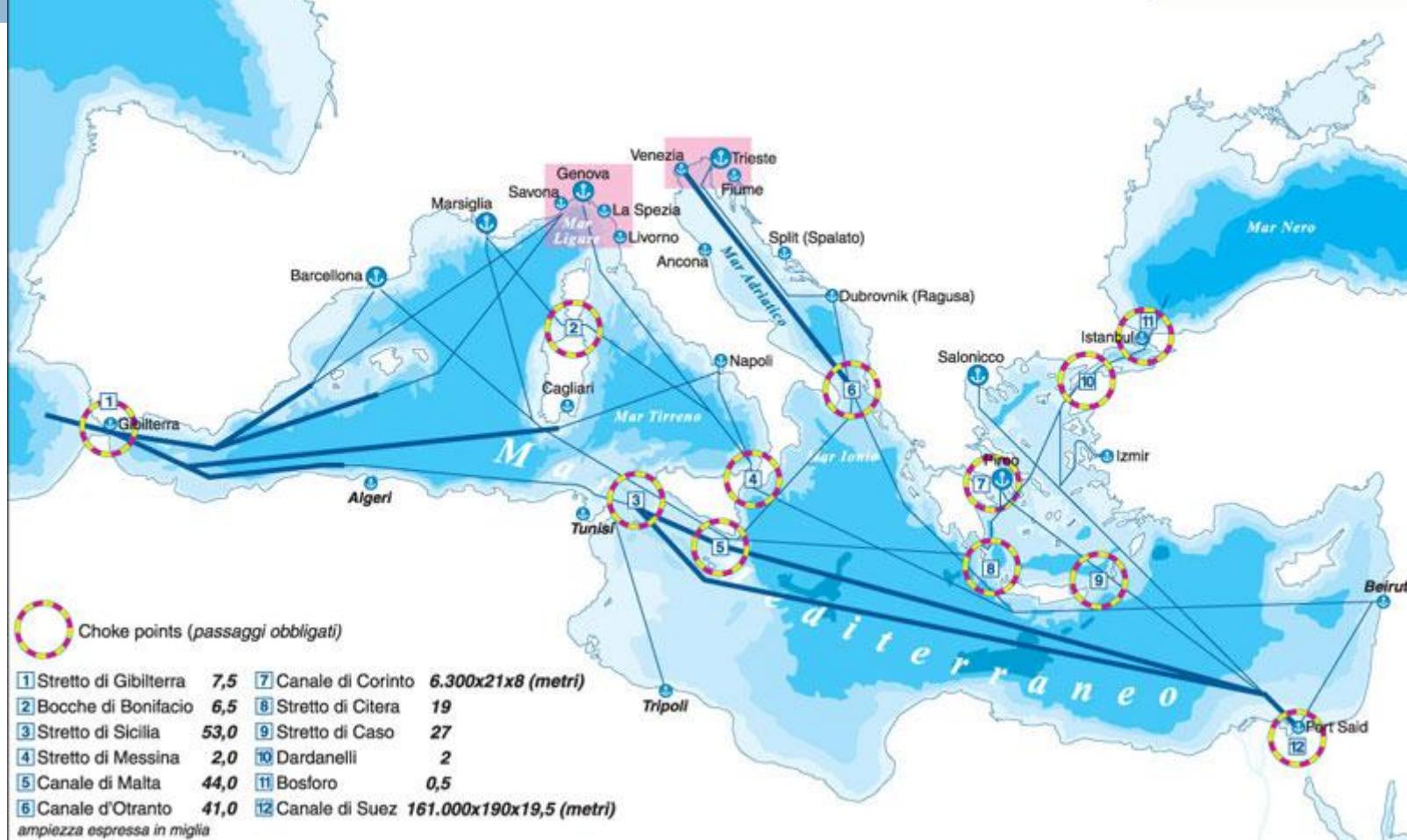


Questa carta dell'illuminazione artificiale notturna rilevata dal cielo d'Europa, consente di visualizzare le aree a più intenso sviluppo economico e urbano.

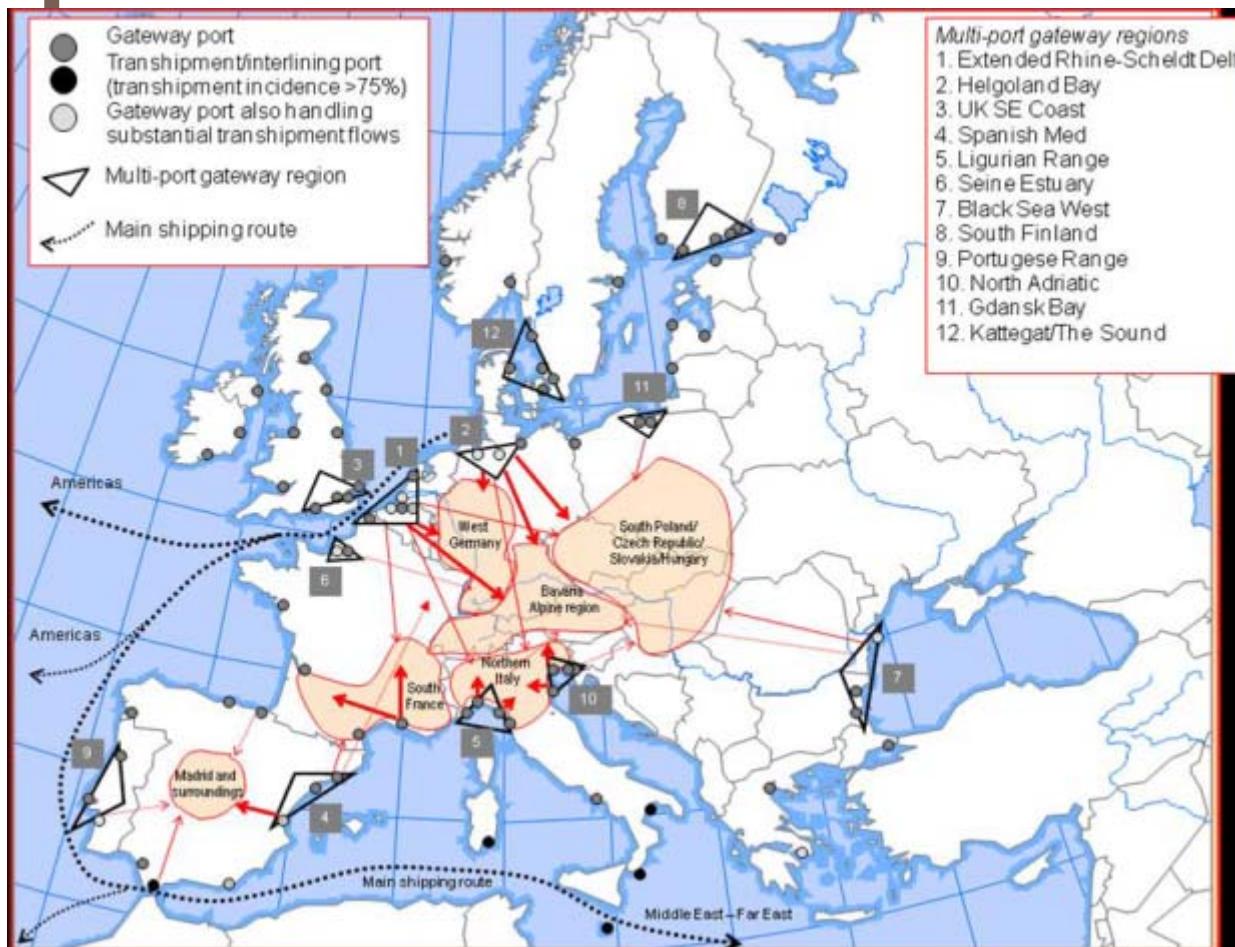
La carta mostra i passaggi obbligati del Mediterraneo, i porti e le linee di traffico principali. Lo Stretto di Gibilterra. Gli Stretti di Sicilia e Messina. Le Bocche di Bonifacio. Il Canale d'Otranto. I Dardanelli e il Bosforo. Il Canale di Suez.

1 - I CHOKE POINTS MEDITERRANEI

— Principali linee di traffico
— Altre linee di traffico
⚓ Porti principali



Multi-port gateway regions and main contestable markets in Europe



Source: *Theo NOTTEBOOM (2009) Economic analysis of European seaport system revised by the actors*

Il futuro dell'area friulana

- Sono giunto alle conclusioni della mia relazione e voglio in questa sede proporre talune considerazioni sulla situazione complessiva della Regione, dopo mezzo secolo di attività, che ha portato sicuramente positivi risultati, ma si conclude in una situazione non propriamente felice, con prospettive piuttosto incerte e non prive di preoccupazioni
- Le incertezze riguardano con caratterizzazioni differenziate l'intera Regione, e praticamente tutti i settori produttivi
- Pesano sul Friuli le difficoltà a rilanciare taluni distretti, la cui riconversione verso altre destinazioni produttive appare non agevole
- Si può, comunque, ritenere che la determinazione friulana saprà trovare soluzioni per un rilancio, che non può, comunque, prescindere da una risoluzione, almeno parziale, dei gravi problemi complessivi che condizionano il nostro sistema Paese

Il futuro di Trieste

- Appare difficile anche la risoluzione degli annosi problemi triestini che presenta molti nodi ai quali non è stato possibile trovare soluzione
- Dovendo attribuire una priorità, la darei alla Ferriera, all'individuazione di una praticabile soluzione per uscire da una impasse che da troppo tempo condiziona la vita di quello stabilimento
- La soluzione, senza fare grande sforzo di fantasia, va individuata in un mix produttivo, che salvaguardi parzialmente l'attività industriale, impostata su criteri rispettosi dell'ambiente e della salute dei cittadini
- Gli ampi spazi disponibili, peraltro da sottoporre a radicale bonifica, consentono di dare spazio alla produzione di energia e ad attività portuali e logistiche

Le occasioni perse

- Con riferimento all'area triestina vanno, altresì, risolte le controversie legate alla realizzazione del rigassificatore e alla destinazione degli spazi del Porto Vecchio, che potrebbero rappresentare un volano di sviluppo per la città
- E' nota, peraltro, la difficoltà triestina a prendere decisioni e ad effettuare tempestive scelte, che consentano di cogliere le occasioni che si presentano
- Di occasione, in effetti, a Trieste se ne sono presentate molte negli ultimi anni e vale forse la pena di richiamarne alcune
- Quelle alle quali, con differenti ruoli e in diversa misura, ho personalmente partecipato, riguardavano i seguenti progetti:
 - Polis 1
 - Polis 2
 - Bonifica
 - Off Shore
 - Trieste Futura
 - TriestExpo
 - Unicredit - Maersk

Tempo di decidere

- Quale sorte abbiano avuto queste iniziative è a tutti noto ed è pertanto inutile parlarne ulteriormente
- E' chiaro, comunque, che tali scelte, tali mancate scelte, hanno pesato e pesano sulla situazione della città, e gettano pesanti ombre sul suo futuro
- Time to decide, affermava un documento dell'Unione Europea, di una decina di anni or sono, dedicato ai trasporti: tempo di decidere, penso sia uno slogan che deve accompagnarci nei prossimi mesi, non solo, ovviamente, a livello cittadino e regionale, ma anche, e forse soprattutto, a livello nazionale

Le incertezze del futuro

- Alla luce di quanto ho evidenziato in questa relazione, quale è, dunque, il bilancio che si può fare dei primi cinquant'anni della Regione?, e quali le prospettive per i prossimi anni? (riferendosi, ovviamente, non a mezzo secolo, poiché nel 2060 il mondo sarà qualcosa di completamente diverso)
- In termini consuntivi, il bilancio regionale può ritenersi complessivamente positivo: molte cose sono state realizzate, molti buoni risultati sono stati indubbiamente conseguiti
- Gli ultimi anni, sicuramente non brillanti a causa di una critica situazione generale, non possono incidere troppo su una valutazione di ampia sufficienza
- Le prospettive, in questo momento, non sono troppo incoraggianti, sia a livello globale che in ambito nazionale: certamente dalla crisi si uscirà, a livello generale, ma è possibile che all'incontro con la ripresa economica il nostro Paese si presenti fortemente debilitato dal punto di vista strutturale

La crisi della politica

- Mi sarei, in effetti, aspettato da questo Governo, che pure ha l'indubbio merito di aver saputo fronteggiare una situazione drammatica, forse disperata, una maggior attenzione ai problemi del lavoro
- Se non è stato fatto, se non sono state adottate politiche di tipo keynesiano, probabilmente le condizioni finanziarie del Paese non lo consentivano
- E' certo, peraltro, un Paese nelle nostre condizioni, non può consentirsi di reggere a lungo una situazione caratterizzata da sperperi nella spesa pubblica e improponibili erogazioni alla classe politica
- Il recupero della politica, della credibilità della classe politica non può basarsi solamente su lodevoli dichiarazioni di intenzioni, alle quali fanno seguito tiepide realizzazioni, da far decorrere "dalla prossima legislatura"

La decrescita felice

- E bisogna, anche capire che, chi ne ha l'attitudine, deve provare il rischio d'impresa, cercare di inventarsi lavoro, ricordando che nella fase migliore del nostro Paese sono stati imprenditori coraggiosi e determinati a consentirci di uscire dalle situazioni difficili
- Ed è necessario mettere sotto controllo i consumi, gli sprechi individuali e familiari, ai quali ci siamo abbandonati nella fallace convinzione di un irreversibile benessere
- Non vanno troppo enfatizzate, ma non si debbono ignorare le teorie della “decrescita felice”, che si agganciano, in qualche modo, a quelle proposteci negli anni ‘70 del secolo scorso, sullo sviluppo sostenibile
- In un mondo che in due secoli è passato da uno a sette miliardi di abitanti, non è possibile pensare che ci si possa adeguare tutti alle abitudini consumistiche del 20% più ricco della popolazione mondiale

L'unità regionale

- Se vi è un punto su cui la Regione non ha conseguito i risultati definiti all'atto della sua costituzione, questo è rappresentato dalla mancata fusione delle due comunità presenti in regione quella friulana e quella giuliana
- Sicuramente le menti politicamente più avanzate, i padri fondatori della Regione intendevano perseguire tale obiettivo, ma i risultati non hanno confortato i loro sforzi
- Apparentemente le due comunità preferiscono ricercare elementi di divisione, piuttosto che elementi di consonanza e aggregazione
- E' questo, indubbiamente, uno dei limiti allo sviluppo della Regione che, ove si fosse presentata in termini più coesi, avrebbe potuto conseguire risultati molto più significativi

La necessità di fare sistema

- Per restare nel campo di mia competenza, citerò tra gli elementi per i quali l'unità regionale avrebbe potuto risultare importante, l'ambito portuale, relativamente al quale non si è riusciti a comprendere che per un operatore cinese, abituato a operare con scali delle dimensioni di Shanghai e Hong Kong, risulta difficile comprendere che Trieste e Monfalcone sono due entità differenziate, con diversi sistemi di gestione, di promozione, di approccio al mercato
- Si è sperimentata tale divaricazione in occasione della vicenda del Superporto, proposta da Unicredit/Maersk, che prevedeva di operare congiuntamente sui due scali
- In realtà, una certa coerenza tra le due comunità si è vista, poiché entrambe hanno respinto il progetto, cosa che a livello internazionale non è stata compresa e che, comunque, pesa sull'affidabilità di cui, a livello internazionale, siamo accreditati

La marginalità europea

- Abbiamo parlato della marginalità (superata) della nostra Regione, obiettivo, conseguito quando sono caduti i muri che hanno per molti decenni diviso l'Europa in due blocchi contrapposti
- Ci dobbiamo, a questo punto, chiedere se la conquistata centralità in ambito europeo abbia, o meno, un significato, una valenza
- E' sicuramente un importante obiettivo centrato ma il rischio è, oggi, che sia l'Europa a perdere la sua centralità, quella centralità culturale, intellettuale, ma anche economica che, nei secoli, ha saputo conquistarsi
- In questa di sviluppo globale il ruolo trainante del nostro Continente viene posto in discussione, quale conseguenza del delinearsi, a livello planetario, di altri poli di attrazione, più agguerriti e dinamici di quello europeo

Le prospettive europee

- L'Europa concepita dai suoi Padri Fondatori (Adenauer, Shumann, De Gasperi, Delors) voleva ovviare in primo luogo al ripetersi di quella conflittualità che per due volte nel XX secolo aveva trascinato il nostro Continente in sanguinosi eventi bellici
- Voleva, altresì, realizzare un'Europa coesa e forte, in grado di presentare un fronte unitario per contrastare le grandi potenze planetarie
- Un'Europa divisa e frammentata, come oggi appare, non è in grado di contrapporsi alla straordinaria forza espressa dalle grandi potenze asiatiche, convertitesi ad un capitalismo selvaggio che sta loro consentendo, con scarso rispetto per i diritti umani, di realizzare straordinari processi di sviluppo economico

La competizione planetaria

- Ma anche il Sud America sarà in grado, al di là delle attuali contraddizioni, di esprimere progressivamente la straordinaria forza che deriva ai principali paesi in essa ricompresi, dalla grande massa di materie prime disponibili e dalla prorompente giovinezza delle loro popolazioni
- Considerando la non discutibile capacità di paesi nordamericani di innovarsi, attraverso la ricerca e le risorse tecnologiche, e che in tempi non lontanissimi anche il continente africano consoliderà i processi di sviluppo, già avviati in talune sue parti, con la guida non disinteressata della Cina, non può non percepirti il rischio che l'Europa, possa divenire l'anello debole di un sistema planetario in cui la competizione diverrà sempre più aspra

Le smart cities

- Un cenno vorrei fare al tema delle smart cities, della città intelligenti, argomento che, negli ultimi tempi, è stato oggetto di rilevante attenzione e di sforzi progettuali articolati e ambiziosi
- E' noto che, a livello planetario, è in atto un processo, spesso selvaggio di urbanizzazione, che porta progressivamente una quota crescente della popolazione a vivere nelle aree urbane
- Ciò sta creando problemi notevolissimi poiché le grandi megalopoli, caratterizzate da un afflusso costante e incontrollato di immigrati, proveniente prevalentemente dalle aree agricole, risultano sostanzialmente ingestibili e invivibili
- E' vero, altresì, che i centri motori dello sviluppo prossimo venturo, saranno le città, o meglio, quelle tra loro che sapranno meglio adeguarsi alle sollecitazioni della nuova economia, le smart cities, appunto

Definizione di smart city

- Che cosa è, dunque, una città intelligente?
- Per definire una città intelligente vengono, in genere, considerati sei parametri:
 - smart economy
 - smart mobility
 - smart environment
 - smart people
 - smart living
 - smart governance
- A questi sei elementi mi sentirei di aggiungere “smart energy”
- In pratica, caratterizzano una smart city la disponibilità, ad un livello qualitativo molto elevato, di trasporti e ICT, risorse naturali, capitale umano e sociale, qualità della vita, partecipazione dei cittadini alla governance
- Una città può venir considerato “smart” quando gli investimenti in capitale umano e sociale e le infrastrutture di comunicazione tradizionali (trasporti) e moderne (ICT), supportano uno sviluppo sostenibile ed un'elevata qualità della vita, con un'attenta gestione delle risorse naturali, da realizzarsi in termini partecipativi

Le prospettive regionali secondo la Banca d'Italia

- Secondo recentissime valutazioni della Banca d'Italia, nella prima parte del 2012 il quadro congiunturale si è ulteriormente deteriorato
- Alla persistente debolezza della domanda interna si è aggiunta si è aggiunto il calo di quella estera
- La flessione delle esportazioni, in controtendenza rispetto alle altre regioni settentrionali, è stata notevole in alcuni dei principali settori in cui si manifesta la specificità regionale
- Un'indagine mirata effettuata presso le imprese nel mese di settembre evidenzia una ulteriore riduzione degli investimenti fissi e previsioni sulle vendite orientate al pessimismo anche per il secondo semestre 2012

Il mercato del lavoro

- I principali indicatori hanno evidenziato un peggioramento delle condizioni nel mercato del lavoro
- Il tasso di disoccupazione è aumentato e il numero degli occupati si è ridotto, in particolare nei settori più dipendenti dalla domanda interna, come il commercio e le costruzioni
- Tale dinamica risulta più marcata per le categorie più fragili, quali i lavoratori stranieri, i giovani e le donne
- Nella prima parte del 2012 la flessione dei prestiti bancari, avviatasi alla fine dell'anno scorso, è proseguita, riflettendo il calo dei finanziamenti alle imprese e la stagnazione di quelli alle famiglie consumatrici

I problemi del mercato del lavoro

- Il lavoro, soprattutto il lavoro per i giovani, è in effetti il grande problema dei prossimi anni, per il nostro Paese come per la nostra Regione
- Sono stati giustamente tagliati migliaia di posti di lavoro nella Pubblica Amministrazione e se ne sono persi, purtroppo, moltissimi anche nei settori produttivi
- Abbiamo troppe persone espulse a cinquant'anni dal mercato del lavoro che trascineranno la loro esistenza fino al raggiungimento di una inadeguata pensione, e per questi, purtroppo non si può fare moltissimo, se non cercare di rendere meno ingrato il loro percorso
- Per i giovani, però, qualcosa è necessario fare, forse anche a titolo educativo: il mito del posto fisso, del posto per tutta la vita, è superato
- Ci si deve adeguare a criteri nuovi, quasi mai amichevoli, come pure si debbono riprendere in considerazione, attività che abbiamo rapidamente affidato a lavoratori stranieri, dimenticando che fino agli anni '50 del secolo scorso gli emigranti eravamo noi, e i lavori oggi negletti li facevamo noi, per gli altri

Considerazioni conclusive

- Varrei, comunque, evitare di concludere la mia relazione con notazioni troppo negative che, peraltro, non sono nel mio carattere, portato a essere ottimista, a credere nella possibilità di reagire, di uscire dalla crisi più profonda in cui il nostro Paese si è trovato nella sua, spesso travagliata, storia
- E' indubbio, comunque, che un cammino piuttosto difficile ci attende, attende, in particolare, i nostri giovani, nei confronti dei quali sento, come modesto esponente di una classe dirigente generazionale, la responsabilità delle precarie condizioni in cui consegnamo loro il Paese
- Non posso che esprimere l'auspicio e che unitariamente si possa riprendere il cammino in direzione di uno sviluppo, che troppo frettolosamente abbiamo considerato definitivamente acquisito