



## **Il mondo cambia. La Regione è ferma. Costruiamo il nostro futuro**

### **Infrastrutture e Trasporti**

Linee strategiche per migliorare la vita dei cittadini e rendere competitiva l'economia del Friuli Venezia Giulia

L'isolamento del Friuli Venezia Giulia rispetto agli assi di collegamento europei è un fatto evidente soprattutto sotto l'aspetto dei rischi che corriamo nel medio e lungo termine. Una situazione aggravata dalla marginalità della stessa Italia rispetto all'Europa.

Il peso a ovest di una regione come il Veneto, la concorrenza vigorosa a est di uno stato dinamico come la Slovenia, l'incombenza dell'Austria a nord, che rilutta a concedere le tracce ferroviarie, fanno del Friuli Venezia Giulia un vaso di coccio. Una situazione non temperata dall'interlocuzione diretta con Roma, che la Giunta Tondo dovrebbe assicurare con un esercizio autorevole dell'autonomia speciale.

Siamo marginali nel Paese rispetto alle finanziarie di Tremonti, alle infrastrutture di un evanescente Matteoli e alle ferrovie che si fermano a Mestre, quando non addirittura a Verona: una situazione che minaccia di far degenerare la nostra economia, il patrimonio territoriale e la coesione sociale.

La Regione, da un certo punto di vista, non è a statuto speciale, ma è sottoposta a un regime speciale.

Se s'interviene esclusivamente in "regime speciale", attraverso l'impiego di Commissari cui viene affidata la realizzazione delle opere, è evidente che manca la programmazione, la pianificazione e in definitiva la politica. Constatiamo che, come nel caso della terza corsia, la funzione commissariale di per sé non accelera le opere. Vi è il rischio inoltre che tale funzione si sovrapponga di fatto all'opera di Friuli Venezia Giulia Strade Spa, giungendo a sostituirla. Sono problemi nei confronti dei quali la Giunta Regionale non riesce a porre rimedio, indulgiando nelle pubbliche relazioni piuttosto che impegnandosi nel duro lavoro amministrativo necessario. In queste condizioni è assai difficile esprimere le potenzialità del nostro territorio e delle imprese. Di fronte a queste criticità, il compito del Pd è interpretare le esigenze complessive della società e fornire risposte efficaci. Siamo consapevoli che risposte servono alle imprese, le quali devono essere aiutata a competere e a esportare, ai territori, che sono un patrimonio comune le cui trasformazioni vanno governate, e ai cittadini, cui deve essere assicurata una mobilità di qualità e sostenibile.

Per farlo occorrono coraggio e misure urgenti, contemperando la coerenza tra gli aspetti strategici e quelli più incalzanti.

E' indispensabile avere un'idea ambiziosa e il coraggio di proporre il Friuli Venezia Giulia come Progetto-Paese. Il nordest deve diventare hub dell'Europa meridionale e la nostra regione deve essere alla testa di questa impresa.

Le grandi azioni che trasformano la nostra Regione in un Progetto-Paese sono senza dubbio quelle che coinvolgono l'Alta Velocità / Alta Capacità e il progetto Unicredit, nell'ambito della riorganizzazione del sistema portuale dell'Alto Adriatico.

Riguardo l'AV/AC, ribadiamo che è una struttura che ci serve, in particolare per la movimentazione delle merci. Si devono sciogliere almeno tre punti critici: il rapporto con la Slovenia per la definizione della tratta transfrontaliera, il legame con il Veneto, che è del tutto carente e rischia di far perdere tutta l'opera; l'elaborazione del tracciato in Fvg, che va migliorato in relazione ai territori e i luoghi coinvolti. Proponiamo a questo proposito una cabina di regia e un tavolo istituzionale per coinvolgere le istituzioni locali e fornire informazioni alla popolazione.

Anche Unicredit deve essere un Progetto-Paese. Entreremo nel merito delle sue caratteristiche tecniche a tempo debito, ma in ogni caso insistiamo sull'urgenza di migliorare da subito l'organizzazione degli scali e le potenzialità di attracco e movimentazione delle merci per Monfalcone, Trieste, Porto Nogaro. Il progetto Unicredit è fondamentale perché presenta un'intrinseca connessione tra porti, reti ferroviarie e organizzazione logistica.

I Progetti-Paese impongono la stipula di un nuovo accordo Stato-Regione che riguardi, oltre l'Alta Capacità/Alta Velocità, il progetto Unicredit e il sistema portuale dell'alto Adriatico, anche il corridoio Baltico Adriatico. Serve insomma una 'Piattaforma logistica territoriale transnazionale', e questo significa la messa in rete e l'ottimizzazione delle infrastrutture e dei servizi esistenti.

Di fronte alla scarsità crescente di risorse e alla complessità delle opere occorre un patto interno di stabilità e di sostenibilità: che significa la condivisione di risorse, pubbliche e private, di obiettivi, di tempi e di procedure. Ciò favorisce la costituzione di una Società di corridoio, le Intese Regione-Comuni e i "progetti di territorio" che permettono di calare nei contesti le opere, in modo da armonizzarle con luoghi, ambiente, paesaggio.

Ma già adesso servono maggiori capacità organizzative e una migliore qualità dei servizi offerti, a Pordenone come a Udine, Trieste e Gorizia. E' tempo di raccordare la produzione industriale con l'organizzazione logistica anche attraverso la costituzione di "piattaforme logistico-industriali" mediante l'integrazione tra distretti, zone e consorzi industriali, scali e interporti. Bisogna superare i particolarismi regionali, sia interni al Friuli Venezia Giulia sia tra noi e il Veneto, per vincere una sfida comune nel tempo delle continue trasformazioni economiche e dei mutamenti geopolitici.