

## **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'iniziale interlocuzione diretta con Roma, che la Giunta Tondo avrebbe dovuto assicurare con un esercizio autorevole dell'autonomia speciale.

Siamo marginali nel Paese rispetto alle allora finanziarie di Tremonti 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, indugiando 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.

## INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

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 i progetti di 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.

Abbiamo perso per le incapacità della giunta regionale il progetto Unicredit così come proposto dagli investitori privati. Insistiamo comunque sull'urgenza di migliorare da subito l'organizzazione degli scali e le potenzialità di attracco e movimentazione delle merci per Monfalcone, Trieste, Porto Nogaro.

I Progetti-Paese impongono la stipula di un nuovo accordo Stato-Regione che riguardi, oltre l'Alta Capacità/Alta Velocità e il sistema portuale dell'alto Adriatico, anche i grandi corridoi europei.

La Commissione europea ha individuato dieci grandi corridoi europei prioritari con finanziamenti già individuati per oltre 30 miliardi di euro, quattro dei quali interessano l'Italia. Di questi quattro, due attraversano la nostra Regione: il n. 1, Adriatico-Baltico ed il n. 3 (ex n. 5) Lisbona-Kiev. Si tratta di opere che riteniamo strategiche delle grandi reti ferroviarie europee e occasione di integrazione di economie e di società.

Per cogliere le potenzialità insite nelle scelte europee é indispensabile porre in essere politiche nazionali e regionali coerenti, sia sulle infrastrutture che sui porti.

A questo proposito sono quindi assolutamente indispensabili gli interventi volti a superare la criticità del c.d. "bivio San Polo" a Monfalcone, il raddoppio della linea ferroviaria che va da Cervignano del Friuli a Udine, la realizzazione dell'attraversamento ferroviario di Udine ed il superamento delle criticità relative a Campo Marzio a Trieste.

## INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

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.

### **Sulla situazione ferroviaria in Regione Friuli Venezia Giulia riguardo i servizi offerti, cargo e passeggeri, i collegamenti nazionali ed internazionali ed il modello organizzativo**

*(parte delle informazioni sono state tratte da un articolo de "il Piccolo")*

Quanto al trasporto ferroviario tre sono gli obiettivi da perseguire: 1) essere inseriti nelle grandi direttrici internazionali merci e passeggeri; 2) avere un efficiente e moderno trasporto locale passeggeri; 3) avere un efficiente e moderno cargo regionale.

Al contrario, la situazione delle Ferrovie in Friuli Venezia Giulia ha subito in questi anni un drastico ridimensionamento sia dal punto di vista dei servizi offerti nel settore merci e passeggeri sia per lo spostamento di importanti centri di direzione fuori dalla Regione. Il settore che ha più risentito di questa situazione è sicuramente quello cargo dove, accanto alla crisi economica del Paese, si sono aggiunte scelte aziendali di progressiva dismissione di parti importanti del traffico merci che era quello del traffico diffuso. La scelta di concentrarsi solo sul treno completo ha di fatto ridimensionato la quantità di treni

## INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

effettuati. Questo ha messo, inoltre, in discussione il ruolo e la valenza dello Scalo Merci di Cervignano Smistamento nel quale il calo di traffico ha determinato la chiusura dello stesso la domenica e nel complesso un suo ridimensionamento sia dal punto di vista dell'occupazione (meno treni, meno personale) che dell'importanza strategica, tanto che l'Impianto di Manutenzione Cargo si è ridotto, dal progetto iniziale, da centro di manutenzione del Nord Est a un puro e semplice punto di manutenzione corrente. A cui si aggiunge l'esaurirsi della funzione gestionale nell'ambito dell'Interporto Alpe-Adria. Sulla mancata realizzazione del progetto ha certamente influito la crisi del Paese e i tagli che il Governo ha imposto alle Ferrovie sul servizio universale, ma ci sono responsabilità politiche e della classe imprenditoriale di questa Regione che non hanno saputo o voluto sostenere, non solo economicamente, questa importante infrastruttura. In ogni caso, vi è la necessità che questo importante investimento abbia una prospettiva e un suo rilancio nell'ottica della piattaforma logistica regionale e del nord-est. Per un suo rilancio è indispensabile si completino importanti elementi infrastrutturali quali il raddoppio della linea ferroviaria Cervignano – Palmanova – passante di Udine verso la linea ad alta capacità "Pontebbana"; un più razionale collegamento con la struttura portuale di San Giorgio di Nogaro, uno sviluppo della struttura ferroviaria del porto di Monfalcone. Anche dal punto di vista della viabilità vanno realizzate le infrastrutture che rendano conveniente l'utilizzo dell'interporto di Cervignano, in primis con il collegamento con l'A4. Da rimarcare come, dal punto di vista ferroviario, sia importante realizzare l'AV/AC Venezia-Trieste, con l'eliminazione dell'imbutto Monfalcone-Trieste (che è una priorità), senza il quale la realtà portuale di Trieste non potrà disporre di condizioni per evolvere. Non si può prescindere dall'investimento nella rete ferroviaria, anche se la capacità attuale è solo in parte utilizzata, altrimenti qualsiasi progetto di "piattaforma logistica territoriale" è destinato a rimanere sulla carta. Fino ad ora il Governo regionale non ha stipulato accordi con lo Stato e fornire elementi di certezza agli investitori; altri si stanno muovendo (Veneto) con il rischio che il Friuli Venezia Giulia rimanga sprovvisto di progetti-Paese. In questa fase, la linea ferroviaria AC "Pontebbana", dalle grandi capacità di trasporto, deve venir connessa efficacemente alle altre parti della rete in modo da costituire un asse primario di interesse nazionale per i traffici verso il Centro – Nord Europa, in diretto collegamento con le realtà portuali e produttive dell'Alto Adriatico e come nodo fondamentale per la realizzazione del corridoio Adriatico-Baltico. Va definita una strategia di sviluppo riguardo il servizio merci

## INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

regionale. La ipotesi di costituire una Società regionale Cargo è ragionevole. Oltre ai soggetti che formano la società FUC vanno individuate ulteriori alleanze con altri soggetti operanti nel settore e si deve insistere per la liberalizzazione dei servizi di trasporto. L'obiettivo è quello di allargare la quota di traffico che viene trasportata su ferro e questo è possibile solo se, in un mercato aperto e in base anche capacità dei singoli soggetti, si mettono in campo operatori affidabili e competitivi. La politica deve favorire l'integrazione dei fattori produttivi e asset, in una logica di risultato in assenza del quale qualsiasi effetti sulla vita delle imprese e sulle possibilità di attrazione viene meno. Per quanto riguarda il trasporto dei passeggeri, la situazione vede i treni a lunga percorrenza ed i servizi progressivamente ridimensionati. I collegamenti verso le principali città italiane e verso l'estero sono stati ridotti nei minimi termini. Di fatto, la Regione è diventata marginale o una appendice del Veneto, senza il collegamento con il nodo di Mestre tale da rendere appetibile e conveniente, anche in termini di tempo, l'utilizzo del mezzo ferroviario. Gli indirizzi principali riguardano il rafforzamento del collegamento con Roma e Milano; la velocizzazione dei servizi che collegano l'area con Mestre; la creazione di un servizio efficiente con Villaco, nell'ambito del rilancio della cooperazione transazionale e transfrontaliera in modo da togliere dall'isolamento il Friuli Venezia Giulia. Il Trasporto Pubblico Locale su ferro deve migliorare con la metropolitana regionale così da costituire un importante fulcro del nuovo sistema integrato della mobilità della persone a livello regionale. Il Pritml, adottato da poco dalla Giunta Regionale presenta molte incognite e zone d'ombra, in attesa delle gare attraverso cui si assegnano i servizi a scala regionale. Il servizio ferroviario locale, nel contesto più generale del ridimensionamento della funzione ferroviaria regionale, presenta livelli di qualità non sempre all'altezza e un cadenzamento da rivedere come la velocità commerciale. La modesta qualità riguarda anche il materiale rotabile con standard non accettabili. Va ripensata la struttura direzionale quale condizione utile per risolvere in tempi rapidi problemi che si pongono quotidianamente nello svolgimento del servizio. Probabilmente l'integrazione gomma rotaia richiede un gestore unico gomma rotaia che consentirebbe di ricavare margini dell'8% (circa 14 milioni annui, che vanno reinvestiti nel sistema). Si può fare molto già oggi, per stabilire la centralità del trasporto passeggeri locale, ma la svolta si avrà quando la rete storica potrà essere dedicata in via quasi esclusiva al TPL.

## INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Quanto ai collegamenti internazionali, il ridimensionamento operato dalle ferrovie è eclatante considerato che da 8 collegamenti si è passati 1 su Trieste, mentre su Tarvisio si è passati da 6 a 1. La Regione è stata progressivamente isolata dalle ferrovie al punto che, dal 1977 al 2010, il Friuli Venezia Giulia ha perso 12 collegamenti internazionali. Sono inoltre progressivamente peggiorati gli orari e i tempi di percorrenza. Ieri si arrivava prima di oggi a Milano, Genova e Torino senza cambiare a Mestre. La trattativa condotta alla fine del 2009 dalla Regione con l'A.d. di Trenitalia, Mauro Moretti, non è riuscita a modificare la situazione. Per quanto riguarda Trieste, è stata persa l'unica relazione internazionale diretta che era sopravvissuta alle precedenti sforbiciate dell'azienda, quella assicurata dal Cisalpino Trieste-Basilea. Al transito di Villa Opicina è rimasto il solo collegamento notturno Venezia-Budapest, ovvero la non diretta Trieste-Ljubiana. La sostanza è che la capitale slovena ha la responsabilità di servire Trieste per le relazioni diurne, con destinazione Vienna e Monaco di Baviera. Per quanto riguarda Gorizia, invece, a cinque anni dalla caduta del confine, i convogli della Transalpina hanno ancora come capolinea Nova Gorica. Al transito di Tarvisio, infine, è rimasta la sola relazione notturna per Vienna, con partenze alle 0.20 e alle 3.52. Per i collegamenti diurni, le Ferrovie austriache sono state costrette a istituire corse automobilistiche per consentire le coincidenze a Villaco per Vienna e Monaco. Nel 1970 Villa Opicina contava su otto coppie giornaliere di convogli internazionali, in grado di offrire una gamma di carrozze dirette verso Mosca, Varsavia, Istanbul, Atene, Sofia, Skopje, Belgrado, Zagabria e Lubiana; e un'offerta articolata per il collegamento con Trieste, Venezia, Torino, Ventimiglia, Losanna e Parigi. Gorizia Centrale aveva due coppie di collegamenti giornalieri con Nova Gorica della storica Transalpina. Tarvisio vedeva la presenza di sei coppie giornaliere di relazioni internazionali che assicuravano il collegamento diretto tra Vienna e Monaco di Baviera con Trieste, Venezia, Rimini, Ancona, Torino, Ventimiglia e Roma. Composito e ricco era pure il servizio interno inserito nell'orario delle Ferrovie dello Stato. Si andava più veloci. Torino era raggiungibile in 6 ore grazie al rapido "Rialto" (31 minuti in meno di oggi), Genova in 5 ore e 43' (34 minuti in meno), Firenze in 4 ore e 48', Milano in 4 ore e 15' (2 minuti in meno del più rapido collegamento attuale), Roma in 7 ore e 40' con i rapidi come la "Freccia della Laguna". Erano importanti anche per i collegamenti diretti con Bologna ai fini delle coincidenze con la linea adriatica. Dopo alcuni decenni la situazione è radicalmente mutata. Il confronto non è solo imbarazzante ma dimostra la marginalità della Regione e la

## INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

debolezza nelle trattative con il gestore Trenitalia. Sono indispensabili due linee di indirizzo. La prima, si tratta di sollecitare la liberalizzazione dei servizi di trasporto ferroviari; la seconda, richiede di coinvolgere altri operatori nella fornitura dei servizi, come accade in altre zone d'Italia (da alcuni mesi le ferrovie tedesche Db, quelle austriache Obb e le ferrovie Nord Milano hanno avviato una cooperazione sulle tratte tra Monaco e Verona, con diramazioni a Bologna e Milano).

### **Sulla difficoltà a scommettere sui porti, interporti e sulla ferrovia**

Le problematiche del Porto di Trieste, secondo in campo nazionale e primo estero per estero, vanno inquadrare nelle dinamiche del Nordest, che vedono nella Regione Friuli Venezia, con i suoi tre porti e i tre transiti internazionali collegati allo smistamento e Interporto di Cervignano, un potenziale anello della catena logistica nazionale per i traffici dell'Europa centrale e orientale. Scommesse sulle quali la politica e l'economia regionale hanno puntato. Non a caso Cervignano, uno dei cinque nodi della rete merci nazionale, venne individuato alla confluenza della direttrice transpadana (Opicina e Gorizia) con quella nordorientale (Tarvisio), in armonia con lo smistamento austriaco (Villach Sud) e con quello sloveno (Lubiana Zalog), al fine di giungere ad un programma di esercizio, usando le tre reti in modo sinergico, per realizzare giornalmente relazioni dirette di penetrazione in grado di superare gli smistamenti successivi. L'ondivaga politica dei trasporti nazionale, che ha finito per privilegiare la strada a scapito della rotaia e del cabotaggio marittimo, non ha favorito un armonico intervento infrastrutturale nella Regione in campo ferroviario, sia sotto l'aspetto finanziario che delle scelte nelle priorità, compromettendo seriamente lo sviluppo del traffico merci internazionale, ma con riflessi negativi anche nel servizio viaggiatori. Nella ricostruzione del dopoguerra le uniche significative opere affrontate sono state la galleria di circonvallazione di Trieste e il raccordo Cormons – Redipuglia. La prima, nata come collegamento provvisorio lungo le rive tra Trieste Campo Marzio e Trieste Centrale nel 1906, ha dovuto attendere il 1981 per togliere dalle rive i convogli merci tra i due Punti Franchi, dopo 25 anni di lavori. La seconda è stata abbandonata quando, completate le più impegnative opere civili, mancavano l'armamento e l'elettrificazione, la parte meno onerosa, per concentrare i magri finanziamenti sul completamento del raddoppio via Gorizia, rinunciando così ad una circonvallazione merci che accorcia il percorso Trieste – Udine di 15 km, e libera per il

## INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

servizio viaggiatori la tratta metropolitana regionale. Tale opportunità torna ora d'attualità in presenza di importanti progetti che necessitano del raddoppio Cervignano – Udine, ben più impegnativo finanziariamente, e nella previsione della metropolitana transfrontaliera che impegna il nodo di Gorizia. Bisogna giungere al 1997 per inaugurare a Cervignano il primo scalo di smistamento del Nordest. Il progetto era partito nel quadro della razionalizzazione della rete merci nazionale (che prevedeva accanto al potenziamento di Milano Smistamento, lo scalo del Nordovest a Orbassano, in sostituzione di Alessandria e Novi San Bovo, del Centro a Bologna San Donato e del Centrosud a Nola Marciariane), finalizzata allo sviluppo del cargo ferroviario in una visione europea dei traffici. Lo smistamento di Cervignano, così come l'Interporto, arriva con molto ritardo, dopo la guerra nella ex –Jugoslavia, non solo rispetto ad Orbassano, ma anche a Villach Sud e a Lubiana Zalog, quando si era verificato un consistente dirottamento dei traffici attraverso Opicina e Gorizia, influenzando sui transiti sia in importazione che in esportazione. Nel 2000 si inaugura il raddoppio della ferrovia “Pontebbana” con Tarvisio Bosco Verde, storica esigenza del Porto di Trieste realizzata solo grazie ai finanziamenti del dopo terremoto. Ma le grandi potenzialità della più moderna linea di valico non trovano preparati quanti dovrebbero sfruttarla: il servizio commerciale merci FS del nord-est viene localizzato a Mestre, viene abbandonato il progetto di dirottamento su Tarvisio dei traffici nordorientali al fine di alleggerire il Brennero, vengono chiuse le rappresentanze commerciali di Monaco di Baviera e Vienna, nate proprio in funzione dello sviluppo dei traffici del Porto di Trieste, viene disabilitato lo scalo merci di Trieste Centrale al servizio del Punto Franco Vecchio, vengono disincentivati i raccordi industriali, strumento essenziale del porta a porta ferroviario, viene accentrata la rete di vendita fino ad arrivare addirittura ad una gestione a livello nazionale per filiere, in uno con la chiusura del Compartimento di Trieste e del suo servizio commerciale, smantellando quella rete di vendita che aveva contribuito a fare del Porto di Trieste lo scalo con maggiore incidenza del traffico ferroviario. E' vera l'affermazione secondo cui “mentre da un lato ci si impegna sulle problematiche del Corridoio 5, dall'altro né la Regione né alcun ente locale ha mai contestato o semplicemente chiesto conto della sistematica opera di smantellamento degli impianti ferroviari poco utilizzati, portata avanti da RFI su tutta la rete regionale”. C'è da chiedersi se, in caso di un auspicabile aumento del traffico merci per ferrovia, sono effettivamente disponibili, oltre alle linee, una dotazione di scali merci sufficiente a farvi fronte senza

## INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

costose e poco incentivanti ricostruzioni di quanto demolito. Al ritiro dal mercato merci a carro completo da parte del gestore nazionale, dopo l'abbandono delle piccole partite, si assiste anche alla destrutturazione della rete ferroviaria merci del nord-est, in contrasto con la missione propria di RFI, che è quella di garantire al Paese la competitività della modalità ferroviaria non solo nel servizio viaggiatori ma anche in quello merci, garantendo pari opportunità a tutte le imprese di trasporto abilitate, sulla base delle direttive comunitarie 91/440 e 2001/14. La realizzazione di un corridoio a sud delle Alpi è vitale per lo sviluppo economico della maggiore area industrializzata italiana e una delle più rilevanti d'Europa. Così come è importante concentrarsi sulla metropolitana leggera e sul progetto per la rivitalizzazione del nodo ferroviario di Trieste ai fini del traffico portuale e del servizio viaggiatori transfrontaliero. Invece le ferrovie lasciano il Friuli Venezia Giulia in balia di sé stesso cancellando i finanziamenti, impedendo la pronta realizzazione di opera già approvata e come tali proponibile tra gli interventi anticongiunturali. La conferma dell'abbandono della Regione ma pure del nord-est da parte di Rfi, Trenitalia e Rfi Cargo, giunge da una serie di comportamenti concreti a partire dalla impegnativa ristrutturazione del nodo di Venezia Mestre. A questo proposito va detto che l'abbandono della linea passante per le direttrici internazionali Tarvisio – Udine e Villa Opicina Trieste, rendendo permanente l'inversione di marcia, ha accentuato le perdite di tempo per i convogli internazionali e nazionali interessati all'accorciamento della percorrenza per una più valida offerta commerciale. Anziché migliorare la rete e i servizi, a supporto delle imprese di trasporto, il gestore si limita a valutare le iniziative esclusivamente su considerazioni economicistiche, pur importanti, abbandonando ogni tentativo di assicurare valore alle direttrici del nord-est, in contrasto con l'atteggiamento delle ferrovie austriache e slovene e tedesche interessate concretamente a sviluppare il traffico con l'Italia. In definitiva, si sanziona Mestre come il solo hub degno di considerazione senza porre attenzione alle critiche di quanti vedono un'Italia ferroviaria fermarsi a Venezia e rinunciare ad una funzione propulsiva per le imprese e la competitività e, con essa, lasciare sottovalutare le esigenze della mobilità passeggeri anche a fini turistici. Per il nord-est si considera sufficiente la fornitura del servizio regionale, mentre per l'estero basta il servizio notturno, con velocità commerciali inferiori a quelle di un secolo fa. L'isolamento della Regione Friuli Venezia Giulia è, dunque, cosa fatta, proprio quando sono caduti muri e confini e, di riflesso, si aperta la società ed i mercati. Viene meno, tra le numerose strategie individuate

## INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

dalla pianificazione regionale, la concreta possibilità di realizzare un nuovo assetto della mobilità in un'area metropolitana transfrontaliera dinamica.

### **Sulle autostrade**

Il cantiere della Villesse Gorizia è frutto del lavoro della giunta Illy. La terza corsia della A4 non ha fatto sostanziali passi avanti dal 2008. I commissari non sono di per sé dannosi, sarebbero utili se producessero qualche cosa. Nel frattempo è bene chieder conto a Tondo di come mai i costi della terza corsia siano esplosi ancora prima di dare inizio ai lavori passando da una previsione di 1.8 miliardi a circa un miliardo in più.

### **Sulle strade**

La giunta Illy ha lasciato a Tondo programmi per la realizzazione di una armatura fondamentale di rete stradale regionale in grado di risolvere una parte rilevante dei problemi di congestionamento, sicurezza ed inquinamento che le comunità locali lamentano. Tale programma è stato lasciato in avanzata fase di progettazione e completamente finanziato per centinaia di milioni. Si tratta di opere in grado di rilanciare significativamente il settore regionale delle costruzioni per almeno 4/5 anni. Quel programma è fermo ma adeguatamente attuato potrebbe essere un potente elemento anticiclico.

### **Sulla banda larga**

Tondo eredita un programma finanziato per 120 milioni (a cui si sommano ulteriori stanziamenti della giunta in carica per 12 milioni) con cui è possibile portare 50 mega veri (upload/download) in tutte le case e 100 mega nelle aziende. Lettera morta.

### **Sulla portualità regionale**

Parte essenziale della prospettiva futura del Friuli Venezia Giulia è legata allo sviluppo della portualità e dei trasporti. Si può tornare a crescere attraverso l'attrattività di traffici marittimi del Mediterraneo e la promozione di attività e imprese in logistica, valorizzando i 3 scali differenziati fra loro (Trieste, Monfalcone e San Giorgio di Nogaro, che peraltro costituiscono parte essenziale del "sistema poruale" dell'Alto Adriatico) e la rete ferroviaria lungo il versante est-ovest, interessata dalla prevista realizzazione del Corridoio V, e nord-

## INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

sud, con l'esistenza di un corridoio strategico e prioritario per gli interessi dell'Unione Europea come l'Adriatico-Baltico. L'interazione tra reti di rango europeo e servizi ferroviari, tra porti, piattaforme industriali e retro-porti, configura il Friuli Venezia Giulia come un vero e proprio porto-Corridoio, o in altro modo "porto-Regione", in grado di rappresentare un "fattore di rete" tale da contendere ad altri traffici e investimenti e di dar vita a un modello locale capace di promuovere valore aggiunto, riorganizzare e riposizionare parte significativa del sistema produttivo. Questa impostazione sollecita la revisione dei tradizionali modelli di governance riguardo i porti, le aree industriali, le aree intermodali e retroportuali (Autorità portuale, Consorzio industriale, Gestione dell'Interporto). Pertanto è opportuno giungere alla costituzione dell'Autorità portuale allargata o dell'Autorità di sistema logistico come delle piattaforme logistico-industriali. Infine, il porto-Corridoio è un'opportunità a disposizione del Paese e della sua vocazione a diventare piattaforma logistica del Mediterraneo. Paradossalmente è utile agli stessi operatori internazionali che operano proprio nel Mediterraneo e rischiano di subire l'aggressività della Cina che, posizionandosi appunto in questo bacino, intende confermarsi *leader* nella gestione dei traffici marittimi mondiali.

Il Decreto salva-Italia contiene numerosi indirizzi riguardo settori che rappresentano cardini della destinazione futura della Regione come la portualità, i trasporti e la logistica. In particolare, l'art. 34 che richiama le istituzioni ad intervenire sugli aspetti relativi all'ordinamento interno in materia di concorrenza e libera circolazione nel campo dei servizi e delle attività economiche; l'art. 37 che insiste sulla "liberalizzazione del settore dei trasporti" poiché favorisce l'apertura al mercato nello svolgimento dei servizi, a partire da quello ferroviario, suggerendo il coinvolgimento di nuovi soggetti privati, sia nazionali sia europei; l'art. 41 che intende porre in atto "misure per le opere di interesse strategico" allo scopo di compiere la doppia operazione di accelerare le procedure relativamente alle progettazioni, autorizzazioni ed esecuzione dei lavori (peraltro richiamate anche all'art. 43 relativamente alle misure di "alleggerimento e semplificazione delle procedure, riduzione dei costi") e di selezionare gli interventi prioritari. Questo art. è importante per gli interessi del Friuli Venezia Giulia poiché fa riferimento al Documento di finanza pubblica che "individua, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, l'elenco delle infrastrutture da ritenersi prioritarie sulla base dei seguenti criteri generali [quali] la coerenza con l'integrazione con le reti europee e territoriali". Sono molto utili ai fini locali

## INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

sia le indicazioni presenti all'art.42 c. 8, che prevedono "misure per l'attrazione di capitali privati", sia l'art. 46, che affronta il tema dei "collegamenti infrastrutturali e logistica portuale" e la costituzione di "sistemi logistici" senza trascurare le diverse tipologie di strumenti urbanistici da armonizzare, sia i programmi indicati all'art. 47, "finanziamento infrastrutture strategiche e ferroviarie". Si tratta di rendere concreti tali indirizzi recuperandoli rapidamente alla situazione locale in modo da risolvere i vincoli esistenti relativamente all'accessibilità ai mercati e alle reti, e di fornire opportunità alle politiche industriali, all'attrattività di imprese e di capitali privati nei trasporti e logistica. Si tratta di, in particolare, di creare rapidamente un'unità di intenti, cioè di formare una coalizione sociale, economica, istituzionale e politica che permetta di far ritenere al Governo nazionale che le azioni e gli interventi che si decantano in Friuli Venezia Giulia corrispondono alle esigenze del Paese e sono coerenti con l'impostazione del Decreto che si basa, appunto, sulla nozione di "opere di interesse strategico".

L'articolazione di asset e reti ha richiamato l'interesse di operatori, interni e internazionali, a valutare possibilità di investimento nel settore del trasporto e della manipolazione di contenitori, con particolare attenzione allo scalo di Monfalcone. Tuttavia le precarie condizioni dell'accessibilità ai porti e delle infrastrutture ferroviarie rischiano di condizionare irrimediabilmente l'attrattività di investimenti e imprese [v. art. 47 Decreto]. A Trieste, gli operatori portuali insistono per il potenziamento delle strutture attorno la "piastra logistica", in modo da corrispondere efficacemente alle potenzialità dello scalo e alle esigenze dei mercati, e per il miglioramento della connettività ferroviaria con interventi che interessano la Stazione Campo Marzio e i servizi "dedicati" dal porto alle aree interportuali. A Monfalcone, istituzioni locali e operatori lamentano i rischi di tempi assai lunghi per l'esecuzione dei lavori di abbassamento dei fondali, la complessità dei processi amministrativi e la pluralità dei soggetti coinvolti nell'approvazione dei procedimenti, l'esiguità delle dimensioni delle banchine, l'esistenza di criticità nella rete ferroviaria incardinate su Bivio San Polo. Tale situazione impedisce una valutazione positiva da parte di potenziali investitori che, dopo il tramonto dell'ipotesi UniCredit-Maersk, si sono fatti avanti pur con un'ipotesi progettuale da approfondire. A San Giorgio di Nogaro allo stesso modo si registrano seri problemi di accessibilità alla banchina e all'area industriale considerati i modesti livelli dei fondali e l'inadeguatezza delle infrastrutture di accesso viarie e ferroviarie. Se dagli scali portuali si passa al Corridoio Adriatico-Baltico, vera

## INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

struttura portante dell'intero sistema dei trasporti delle merci verso l'Europa e le piattaforme industriali che si sono costituite all'Est, ed elemento di connessione del Paese con i mercati, va ricordato che per la sua effettiva costruzione e funzionamento si rende necessario l'avvio contemporaneo di alcuni interventi specifici in vari punti. Sono localizzati in primo luogo a Monfalcone (Bivio San Polo), lungo la direttrice nord-sud (Cervignano del Friuli-Udine), a Udine (circonvallazione ferroviaria). Si può ipotizzare che la somma dei lavori di natura ferroviaria si collochi sotto i 200 mln di €, a cui aggiungere il valore dell'intervento pubblico a favore della "piastra" di Trieste, più volte promesso e posto in agenda dal Cipe. In assenza di tali interventi non è pensabile procedere alla riorganizzazione degli scali portuali regionali con seri rischi di farsi sfuggire *chances* per accedere al mercato e coinvolgere investimenti esterni [v. art. 42 Decreto], di realizzare la piattaforma portuale porto-retro porto-*inland port* incentrata su Monfalcone, di promuovere l'integrazione dei servizi terminalistici presenti in Friuli Venezia Giulia, a Trieste in *primis*, coinvolgendo *partners* di traffico di scala europea [v. artt. 41 e 43 Decreto].

La Regione è chiamata ad interloquire con il Governo in virtù degli impegni che derivano dal Decreto salva-Italia e ad agire per tornare a crescere. A tal fine vanno individuate una serie di opere e di interventi di chiaro "interesse nazionale" e coerenti "con l'integrazione con le reti europee e territoriali" [v. art. 41 Decreto] in modo tale da inserirli nella programmazione Cipe e su cui, eventualmente, stabilire un'"Intesa" con lo Stato. In relazione all'effettiva acquisizione delle risorse necessarie, e fermo restando le quote di investimento proprie della Regione, si tratterà di valutare ulteriori forme di co-finanziamento attraverso il coinvolgimento di privati e l'utilizzo di strumenti messi a disposizione dell'U.E. (*project bonds*, raccolta di *eurobonds*, fondi tipo *Marguerite*). L'assemblaggio delle esigenze finanziarie va di pari passo con le capacità di proiezione esterna della Regione che, ad oggi, appaiono piuttosto modeste, al fine di svolgere puntuali attività promozionali per meglio incrociare, ad esempio, gli operatori marittimi, operatori di traffico e di filiera, imprese di trasporto, compagnie finanziarie, per "essere selezionati" e portarli ad esprimere concrete "manifestazioni di interesse" ad intervenire nella nostra realtà. Alla Regione, infatti, compete la responsabilità di adoperarsi nella costruzione delle "alleanze di traffico" [v. art. 46 Decreto]. Fare in modo che il mercato e i privati siano interessati ad intervenire nei porti e in altri *asset* regionali presuppone,

## INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

inoltre, la revisione delle condizioni formali che sinora si sono dimostrate un vincolo duro da superare. La semplificazione alla scala locale dell'interlocuzione istituzionale, la linearità dei procedimenti di valutazione dei progetti e degli investimenti, la certezza delle modalità e dei tempi dei processi autorizzativi, sono tutti aspetti di natura formale che rappresentano un vantaggio competitivo che è possibile ottenere mediante interventi sulle norme vigenti o la predisposizione di provvedimenti *ad hoc*, come il recente "Disciplina della Portualità di Competenza Regionale". Il Ddlr intende regolare le attività di gestione nei Porti di Monfalcone e Porto Nogaro, anche alla luce del trasferimento di funzioni dallo Stato alla Regione che si assume la competenza al rilascio delle concessioni demaniali nei due scali nonché al rilascio delle autorizzazioni alle operazioni portuali e alla predisposizione del Piano Regolatore Portuale. Il Ddlr intende stabilire, tra l'altro, che "nell'ambito delle opere di nuova infrastrutturazione del porto di Monfalcone, sono compresi i lavori di escavo del canale di accesso al porto medesimo" e che "l'Amministrazione regionale è autorizzata a intervenire con risorse proprie in sostituzione dello Stato". C'è da chiedersi, prima di ogni altra osservazione circa i contenuti del testo, se il Ddlr non è condizionato dalle procedure previste dalla l.n. 84 che, se così fosse, non renderebbe agili le fasi di approvazione, e se permette che i "tempi delle istituzioni", sintetizzabili nel periodo di approvazione definitiva del testo, siano effettivamente compatibili con i "tempi dell'economia" che richiede, invece, provvedimenti urgenti e in ogni caso percorsi autorizzativi brevi e lineari. L'escavazione dei fondali, ad esempio, suggerisce celerità nell'approvazione dei progetti e nel terminare i lavori poiché rappresenta una condizione per realizzare l'attrattività degli investimenti.