

La region Friûl Vignesie Julie come Plateforme teritoriâl strategjiche sul coridôr Baltic-Adriatic

S A N D R O F A B B R O *

Ristret. In chest articul, la region Friûl Vignesie Julie e ven descrite tai tiermins di une “Plateforme teritoriâl strategjiche”. L'autôr, che si ocupe di planificazion teritoriâl, al è cussient che cheste no je la uniche descrizion pussibile di une region. In chest câs, però, si à di ricognossi che cheste specifiche region e à, almancul in tiermins gjeografics, dutis lis potenzialitâts par rigjavà une vore di vantaçs da la sô posizion te lidrîs dal coridôr Baltic-Adriatic, che al è un coridôr European (lunc la direzion Nord-Sud) individuât di resint (2013) dentri dal *Core Network* de rêt transeuropeane di traspuart (par inglês *Trans European Network for Transport – TEN-T*).

Par che lis potenzialitâts gjeografichis a puedin jessi trasformadis intune oportunitât reâl e concrete di disvilup par dute la region, bisugne che i puarts maritims regionâi a sedin potenziâts e colegâts in maniere plui eficiente cun dut il sisteme logjistic e infrastruturâl de region. Tal stes timp, chest sisteme al à di jessi colegât in maniere plui eficiente cu lis plui impuartantis zonis produtivis da la region. Cheste prospetive, par realizâsi, e domande che lis politichis publichis (sedi a nivel nazionâl che a nivel regionâl) e la planificazion regionâl dal teritori a disponedin chestis cjadenis logjistichis tal teritori fisic reâl, ancje come precundizion par atirâ sedi invistiments privâts pe realizazion des infrastruturis che ancjemò a mancjin sedi operadôrs eficients te gjeston dai servizis di traspuart. Ma chescj a puedin jessi atirâts dome se lis decisions e i plans publics a rivin a sigurâ un cuadri di sieltis politichis stabilis e tims e regulis di implementazion ciertis e afidabilis.

Peraulis clâf. Region, infrastrutture, puart, Friûl Vignesie Julie, plateforme strategjiche.

1. Introduzion. Par ce che al rivuarde il Nord Est talian, lis cjadenis di valôr originadis da la globalizazion e i gnûfs senaris che a cjalin al

* Dipartiment Politecnic di Ingegnerie e Architetture, Universitât dal Friûl, Udin, Italie.
E-mail: sandro.fabbro@uniud.it

post-crisi a imponin di riesaminâ cun atenzion il dissen originâl dai coridôrs prioritariis Europeans, cussì come che al jere stât ideât tai prins agns Novante dal secul XX. In di di vuê, al somee che i coridôrs che si disvilupin inte direzion Nord-Sud, come chel Renan-Alpin (ex coridôr 24 Rotterdam Gjenue), il coridôr Scandinâf-Mediterani (ex Coridôr 1 Berlin-Palermo) e il gnûf coridôr Baltic-Adriatic, puartant la Italie e i paîs dal Mediterani in contat plui strent cu lis areis plui sioris e plui dinamichis da la cussì clamade “Banane Blu”, a sedin chei che a parin vê plui pussibilitâts, tal tiermin medi (prin di dîs agns), di gjenerâ incressite economiche, in particolâr pai teritoris dal Nord-Est talian (Dean, Fabbro 2011; Fabbro, Dean 2013; Fabbro, Maresca 2014).

La region Friûl Vignesie Julie (FVJ) e à, in tiermins gjeografics, lis potenzialitâts par rigjavâ une vore di vantaçs economics di chest senari. Ore presint, la region e je interessade, sedi cun infrastruturis autostradâls che ferroviariis, di chescj doi impuartants coridôrs europeans:

- il coridôr Baltic-Adriatic (dilunc de direzion Nord-Sud), che al è un gnûf coridôr che al interesse la region pal sprolungjament dal proget TEN-T “Danziche-Viene” e che al varès di colegâ Viene ai puarts dal Adriatic setentrionâl (che atualmentri a cirin di cooperâ midiant de Associazion dai Puarts dal Nord Adriatic, clamade ancje NAPA dal acronim inglê di North Adriatic Ports Association);
- il coridôr Mediterani (dilunc de direzion Est-Ovest), che al è il coridôr TEN-T che al coleghe la Spagne a la Ongjarie (dispès definît l'ex coridôr 5).

Midiant dal mâr Adriatic, la region FVJ e je colegade in maniere direte cul Mâr Mediterani meridionâl e il Canâl di Suez. Chest, in fin dai fats, al vûl di vê une vore di pussibilitâts di intercetâ une part considerevule dai flus di marcjanziis e materiâi tra i paîs dal Orient lontan (Cine e Indîe, in particolâr) e lis regions plui industrializadis e disvilupadis de Europe centrâl.

In reson da lis previsionis confuartantis in merit di tindincis dai traffics comerciâi maritims e in gracie de colocazion favorevule de region, doi dai trê puarts maritims de region FVJ, Triest (il puart plui grant de region e un dai plui grancj di dute Italie) e Monfalcon (plui piçul, ma logât dome a 30 chilometris di Triest), a podaressin jessi interessâts di programs di

disvilup che a vedin tant che obietîf chel di inçressi in maniere significative la lôr capacitât atuâl di movimentazion di container. Tal 2011 chescj doi puarts a àn movimentât dome uns 400.000 TEU. I progjets di disvilup a podaressin previodi il dopleament dal terminâl container di Triest e la costruzion di un gnûf terminâl a Monfalcon. In chest mût, chescj doi puarts a podaressin inçressi la lôr capacitât al mancûl a 2 milions di TEU tai prossims dôs agns. Un risultât derivât al podarès rivuardâ ançje la creazion di gnûfs puests di lavôr, a tiermin curt inte fase de costruzion e a tiermin medi e lunc come risultât de inçressite des ativitâts logjistichis in dute la region (RAFVJ 2011; Dean 2010; Dean, Fabbro 2011; Fabbro, Dean 2013). Cun di plui, la trasformazion de region FVJ intun *Gateway* di nivel european e podarès rapresentâ une oportunitât di afermâ di gnûf e in mût stabil e convincent, une gnove “specialitât” pal Statût regionâl di autonomie, che, nassût al timp de Vuere Frede par difindi i confins, in di di vuê al pâr che al vedi pierdût alc de sô legjitimazion originarie (Fabbro 2011).

Cheste prospettive, ben cognossude ançje a nivel nazonâl, e domande un cambiament radicâl da lis politichis, sedi nazonâls che regionâls, che a rivuardin i traspuarts. Dome cuntun impegn fuart pal disvilup dai puarts maritims e pal completament dal coridôr Baltic-Adriatic, al sarès pussibil pe Region FVJ e pal Nord-Est de Italie, diventâ une plateforme globâl pai flus internazionai di marcjanziis e materiâi.

2. Lis “Platformis teritoriâls strategjichis” tant che model di riferiment. Viodin cumò di introdusi il concet di planificazion teritoriâl de region tant che “platforme logjistiche e teritoriâl”.

Tal 2006, par permeti a la Italie di zuiâ un rûl plui relevant tal cumierç globâl, a forin individuadis, te suaze dal Plan Logistic Nazonâl (MIT 2006), siet macroareis logjistichis definidis “Platformis logjistichis”. Cun di plui, dentri di chestis platformis, a forin identificadis, tant che ponts nevralgjics, 25 infrastruturis precis, che a includevin aeropuarts, puarts e interpuarts. Cun dut achel, il Plan logistic nazonâl nol è rivât a delineâ une caraterizazion funzionâl precise da lis platformis logjistichis e i principai grops infrastruturâi di supuart, intun secont moment, a son parûts in numar masse grant in confront cu la tindince gjenerâl a ridusi il numar di colegaments no necessaris e il numar dai ponts dulà che al

covente discjamâ i materiâi e lis marcjanziis di un mieç di traspuart par tornâ a cjamâju suntun altri mieç (Dean, Fabbro 2011).

Un an daspò, il Cuadri strategjic nazonâl dal 2007 (MSE 2007), un document che al pontave a integrâ lis strategjiis nazonâls di disvilup cu lis diretivis europeanis, in mût di puartâ in Italie il stanziament di fonts europeans pal periodî 2007-2013, al à invezit individuât 16 “Plateformis strategjichis teritoriâls” dilunc dai coridôrs TEN-T che a traversin il teritori talian. Pes regions dal Nord-Est e fo individuade une “plateforme strategjiche trans-nazonâl”, clamade “Plateforme strategjiche teritoriâl A4-Coridôr 5 Est”. Chestis plateformis a forin previodudis principalmetri tant che entitâts inovativis di guvier dal teritori. Cjapant dentri di versis regions talianis interessadis dai plui impuartants coridôrs europeans di traspuart, a varessin vût di vê un rûl fundamentâl te mediazion jenfri i interès globâi e nazonâi di une bande e chei regionâi e locâi di chê altre, sigurant in cheste forme che lis specificitâts teritoriâls diversis a fossin tignudis di cont tai procès decisionâi a riviart da la rêta europeane dai traspuarts. Dut câs ni la utilitât reâl di chestis plateformis strategjichis pai teritoris talians ni lis pussibilitâts de lôr implementazion intun timp resonevul a son stadis esaminadis (Fabbro, Mesolella 2010; Dean, Fabbro, 2011; Dean 2014).

Tal ultin, nancje il gnûf Plan nazonâl logistic dal 2010 (MIT 2010, 2012) al à dât nissune rispueste concrete a lis gnovis esigjencis dai traspuarts e, cun di plui, nol à cjapât nissune iniziative concrete par superâ la crisi economiche e finanziarie che o sin daûr a traversâ. Il Plan al a metût in bande la jentradure des “Plateformis strategjichis teritoriâls” dome trê agns daspò di vêle adotade, a pro dal model precedent da lis “Plateformis logjistichis”, Si che duncje al è risultât jessi dome une revision parziâl dal precedent Plan logistic nazonâl dal 2006.

Il mût di frontâ la cuistion dal Cuadri Strategjic Nazonâl dal 2007, cu lis sôs 16 “Plateformis strategjichis teritoriâls” al à lassat une olme impuartante dal pont di viste metodologjic e al à dimostrât che si pues rivâ a pensâ e a progjetâ un sisteme integrât ancje tal contest de planificazion regionâl.

Di resint, i contignûts e i obietîfs da la plateforme strategjiche trans-nazonâl pensade tal 2007 a son stâts tornats a cjapâ sù e rilanzâts intun libri (e.g. Fabbro, Maresca 2014) dulà che si ricognòs la necessitât di pro-

movi chest sisteme teritoriâl integrât ancje midiant di une fuarte campagne di persuasion politiche e di creazion di *vision*.

3. La region Friûl Vignesie Julie tant che “Plateforme strategjiche teritoriâl”. In cheste prospettive, il Plan di guvier dal teritori de Region Friûl Vignesie Julie (RAFVJ 2013) al interprete e al planifiche dut il teritori de region come une “plateforme teritoriâl” integrate. Il Plan al à l’obietîf di ricognossi lis peculiaritâts de posizion gjeografiche de region e lis potenzialitâts di un gnûf model di economie regionâl une vore peade ai flus comerciâi tra il Mâr Mediterani e la Europe centrâl. Tal 2011 i valôrs assolûts dal trafic di marcjanziis e materiâi in container che al à traversât il Canâl di Suez lant viers o rivant dal Orient lontan, al è stât di 18,35 MTEU. Cuntun assorbiment european apossimatîf di 31 MTEU, i puarts dal Northern Range (ven a stâi, i puarts de Europe settentrionâl) a àn movimentât 20,4 MTEU. In confront, la NAPA e à movimentât dome 1,81 MTEU e 120 MTON di altris traffics comerciâi no containerizâts. Se o considerin che in Europe centrâl e orientâl la domande di marcjanziis e materiâi containerizâts tra il 1996 e il 2011 e je aumentade dal 360% e che tal stes periodi di timp il trafic di container che al traverse lis Alps diret in Austrie da la Italie al è aumentât dome dal 14%, o vin di ricognossi che, si ben che la oportunitât e fos grande, la performance de NAPA e je restade basse. La capacitât atuâl dai puarts de NAPA, che e je di 2,5 MTEU, e podarès jessi saturade dentri dal 2020, ancje dome cuntune cressite anuâl dal 10%. Lis previsions pai puarts de NAPA al 2030 a van di un minim di 2.6 MTEU (il dopli da la movimentazion atuâl) a 6.0 MTEU ma dome cun intervents consistentis sul sisteme portuâl e su la rêta dal traspuart ferroviari (MDST 2012). Dut câs, prime di podê jessi planificate come une plateforme teritoriâl e logjistiche integrate, la region e à di jessi ricognossude pes sôs risorsis esistentis di traspuart di marcjanziis e materiâi:

- Il sisteme portuâl, come che o vin bielzà dit, al è costituît di trê puarts principâi: (i) il puart di Trieste, che al cjape une estension di 230 etars e che al à fondons che a rivin a une profunditât di 18 m, ore presint al movimente 0,39 MTEU di materiâi e marcjanziis containerizâts e 13,9 MTON di materiâi e marcjanziis no containerizâts par an (2011). Si stime che lis struturis esistentis dal puart a podaressin movimentâ

fin a 0,6 MTEU par an. Si che duncje, l'ûs atuâl al è plui o mancul il 65% da lis sôs pussibilitâts. Lis gnovis oparis di costruzion a previodin un slargjament de aree portuâl fin a 385 etars. Un gnûf terminâl par container di 90 etars al varès di permeti la movimentazion di altris 1,2 MTEU par rivâ a une capacitât complessive dal puart di 2 MTEU par an; (ii) il puart di Monfalcon, che al cjape une estension di 60 etars e al à fondons che a rivin a une profunditât di 10 m, ore presint al movimente dome un piçûl volum di marcjanziis e materiâi containerizâts e plui di 3,4 MTON di marcjanziis e materiâi no containerizâts par an (2011). Gnovis oparis di costruzion a slargjaressin la aree dal puart fin a 135 etars e a quartaressin la profunditât dai fondons a 13 m, in mût che al podarès rivâ a ospitâ nâfs grandis di 3.000 a 5.000 TEUs; (iii) Puart Noiâr al cjape une estension di 36,5 etars e al movimente 1,5 MTON di marcjanziis e materiâi par an (2012): gnovis oparis di costruzion a podaressin slargjâ la aree dal puart fin a 72,5 etars e puartâ la profunditât dai siei fondons fin a 8 m.

- Lis rêts ferroviariis e stradâls: (i) la rêt des autostradis e cjape dentri lis autostradis a paiament A4 par 120 km, A23 par 121 km e A28 par 49 km. Flus di marcjanzie e materiâi a traversin la region tal ordin di 5 MTON par km par an. (ii) la rêt ferroviarie e je a dopli binari par 299 km e a binari unic par 170 km (includûts 85 km di rêt no eletrificade). L'ûs al è pal plui internazionâl cul traspuart di marcjanziis e materiâi di origjin e destinazion internazionâls che a traversin la region tal ordin di 5,4 MTON par an. Par fâ un confront, i flus internazionâi che a partissin o a rivin te region a son 5,3 MTON, dulà che i flus nazionâi a son dome 2 MTON par an (2008). L'ûs atuâl nol supere il 50% de capacitât potenziâl, tant che la rêt ferroviarie e podarès movimentâ 7,5 MTON o 1 MTEU di plui di cumò. Par altri, la rêt ferroviarie no je ben colegade ai puarts di Trieste e Monfalcon par vie di dôs stretis che a àn di jessi slargjadis. Intervents, chescj, che a somein plui urgjents che costôs. (iii) I terminâi intermodâi principâi a son: il terminâl intermodâl di Trieste-Ferneti, che al à une superficie operative di 13 etars (25 etars totâi), un colegament ferroviari di 6 binaris par une capacitât di 13 trens in di e un racuardi cu la autostrade a paiament A4. L'interpuart "Alpe Adria" di Çarvignan, che al à une superficie operative di 27 etars (46 etars totâi), un colegament ferroviari

di 6 binaris, une capacitât di 24 trens in dì e un racuardi cu la autostrade a paiement A4 a 9 km. L'autopuart di Gurize che al cjape une estension di 12,7 etars e al è logât dongje di un sisteme feroviari di 26,7 etars cun 5 binaris, 1.700 m di bancjinis e une capacitât di 12 trens in dì. Il centri intermodâl e centri di cumierç ad in grues di Pordenon, che al cjape une estension totâl di 74 etars, al è colegât cu la autostrade a paiement A28 e al à une stazion di cjame di 3 etars, cun 2.000 m di bancjinis e une capacitât di 16 trens in dì. In plui, al è interessant notâ che lis marcjanziis e i materiâi che a traversin lis Alps passant dal Friûl a passin pai 2/3 vie Tarvis (dilunc la direzion Nord-Sud) e par 1/3 vie Gurize (dilunc la direzion Est-Ovest) e a son une cuantitât stimade in 10 MTON vie ferrovie e in 50 MTON su strade.

- La rêta des zonis produtivis: tal 2011 il prodot interni lort regionâl al jere di 34 MLD di euro. Il nivel regionâl di esportazion al jere di 12,4 MLD (soredut in direzion de Gjermanie, dal Ream Unît e de France) che al è sù par jù l'equivalent dal 36% dal PIL regionâl. La filiere dai traspuarts e de logjistiche e je la plui impuartante de region sedi pai servizis che pe produzion. E cjape dentri, di fat, plui o mancun 3.000 companniis che a contribuissin al PIL regionâl plui o mancun par il 30% (MSE, 2012). Inte region FVJ a son ancje 12 grandis zonis industriâls mistis di impuartance regionâl e 10 aglomerâts produtîfs di prodots tipics: curtis, mobilie, prodots agricui alimentârs, vin, cafè, cjadreis, prodots navâi e marins, prodots di terme eletromecaniche, prodots di tecnologjie digjitâl, pierre piasentine.
- La rêta des citâts e dal teritori: la region no je cetant popolade, stant che e à dome 1,233 milions di abitants e pocj citâts impuartantis: Trieste, Udin, Pordenon e Gurize. Il teritori al è articolât intun numar avonde grant di comuns (plui di 200), ma il stes Plan di Guvier Teritoriâl, par finalitâts di programazion e planificazion, al câr di agregâ ducj chescj comuns in 11 Sistemis Teritoriâi Locâi (STL), cun dimensions che a van dai 306.000 abitants dal STL plui grant, chel di Trieste-Monfalcon-Gurize (segn di un fuart invecjament de popolazion) ai 26.000 abitants dal STL plui piçul, chel di Manià-Spilimberc (caraterizât di une incessite demografiche, ma tal stes timp di une scjarse acessibilitât infrastruturâl).

La integrazion struturâl e aministrative di dutis chestis componentis te-

ritoriâls e logjistichis (adotade tant che otiche sedi tal plan infrastruturâl sedi tal plan teritoriâl in ducj de region, RAFVJ, 2011, 2013) e je considerade (viôt il za nomenât libri di Fabbro, Maresca 2014) un sisteme unic, che al merte di jessi planificât e implementât come un dut unic e in stât smirâ doi obietîfs regionâi principâi:

- definî strategiis e normis teritoriâls par planificâ un gnûf ordin spazial colegât diretementri e indiretomentri ai coridôrs di traspuart europeans e a lis oportunitâts che a ufrissin;
- creâ lis cundizions par fâ pandi une gnove base economiche teritoriâl intune region che, par jessi une vore poiade su la manufacture e patîs in mût particolâr pe atuâl regression economiche.

4. Conclusions. No si à di pensâ che a àn di vignî prime lis platformis logjistichis (RAFVJ, 2011) e dome intun secont moment lis platformis teritoriâls (RAFVJ 2013). Lis dôs platformis ancje se a fasin riferiment a atôrs, plans e programs diferents a àn di lâ indenant pâr a pâr, parcè che a rapresentin lis dôs bandis da la stesse medaie (Fabbro 2015). La cussì clamade “Plateforme teritoriâl” regionâl e je une metafore che no covenete dome a figurâ une semplice “Plateforme logjistiche” – che e integri lis diversis componentis logjistichis in mut di rivâ a meti in pîts un sisteme plui efficient di organizazion e distribuzion dai flus di marcanziis e materiâi – ma ancje a creâ une gnove fonde pe economie teritoriâl e une organizazion dal spazi colegade diretementri e indiretomentri a lis plui impuartantis filieris dai traspuarts e de logjistiche. Par fâ sî che cheste prospettive e puedi realizâsi, al covente che lis politichis publichis e la planificazion teritoriâl a disponin chestis cjadenis logjistichis tal teritori fisic reâl, come precundizion par atirâ invistiments privâts pe realizazion des infrastruturis e operadôrs eficients te gjestion dai servizis di traspuart. Chescj a puedin jessi atirâts dome se lis decisions publichis e la normative a rivin a sigurâ un cuadri di sieltis politichis stabilis e tîmps e regulis di implementazion ciertis e afidabilis. I struments regionâi di planificazion teritoriâl a puedin zuiâ un rûl impuartant tal promovi un plui larc consens politic su lis strategiis teritoriâls e une normative plui stabile sul ûs dal teritori. In particolâr, il gnûf Plan di Guvier dal Teritori, aprovât de Region Friûl Vignesie Julie tal 2013 e pal moment dismenteât se no dal dut bandonât, al varès vût di pontâ cun fuarce a chescj obietîfs.