

L'area Monfalconese verso il 2000

di Roberto Covaz

La crescita economica e l'innalzamento del livello sociale del Monfal-

conese sono andati di pari passo con lo sviluppo del cantiere navale, che a sua volta ha assunto le funzioni di "volano" per le altre, importanti realtà economi-

che. Il consolidarsi negli anni di questa situazione di fatto ha portato all'assimilazione del concetto di "vocazione industriale" del Monfalconese, intendendo appunto l'intimo legame tra la gente bisiaeca e la fabbrica. Questa semplice e assodata considerazione costituisce un punto di partenza per una riflessione sulla nostra economia, nel pieno di una crisi che ha investito anche la provincia di Gorizia dove ci sono oltre diecimila persone in età lavorativa iscritte alle liste di collocamento.

Tra queste diecimila persone, gran parte sono giovani in cerca di prima occupazione. Già questo dato (fonte sindacale) basta a sottolineare la gravità della situazione che nonostante non abbia ancora toccato i livelli acuti di altre aree a vocazione industriale, lascia presupporre tempi difficilissimi. Alla crisi che viene da lontano (recessione in tutti i paesi avanzati) si aggiunge e si amplifica nel nostro territorio l'incognita delle privatizzazioni delle industrie a partecipazione statale. Congelati, per ora, i vari piani, in attesa che si facciano avanti i compratori, rimane l'interrogativo sul futuro assetto di Fincantieri, Ansaldo e Alenia-Meteor. Non tragga in inganno il carico di lavoro assicurato a tutto il '96 alla Fincantieri di Monfalcone e il

periodo di stabilità dell'Ansaldo. Da una parte la crisi Alenia (oltre 1100 esuberi, 62 a Ronchi) e dall'altra la conferma della cassa integrazione negli altri due stabilimenti, confermano la stagnazione del mercato del lavoro. Assunzioni bloccate, ricorso (alla Fincantieri) ad appalti esterni e riduzione dell'indotto locale anche a causa della mancanza di un'intesa tra singole aziende per diventare più forti e concorrenziali nelle gare d'appalto.

Allora dove va l'economia del Monfalconese?

L'evolversi della situazione economica internazionale, il mutato e mutevole quadro politico nell'Est europeo e il vento innovatore e moralizzatore che soffia nel nostro paese, determinano oltre all'incertezza, l'impossibilità di un giudizio definitivo sulla situazione socio-economica del Monfalconese e soprattutto rendono estremamente problematico individuare le linee guida dello sviluppo verso il 2000. Un contributo al raggiungimento di questi obiettivi è stata la conferenza economica del Monfalconese. "L'area del Monfalconese verso il 2000" che nel giugno scorso, a 24 anni dalla precedente, ha tentato di effettuare una diagnosi e indicare la cura per la nostra malconcia microeconomia, le cui sorti sono strettamente legate al più ampio e complesso quadro internazionale. Un lavoro di preparazione molto complesso e affidato a tecnici di riconosciuta capacità (i professori Giorgio Bazo, Costantino Giorgetti, Silvio Orviati. Mario Prestamburgo e Paolo Pagnini del Dipartimento di

scienze politiche dell'Università di Trieste), commissionato dal Comune di Monfalcone, dalla Provincia, dalla Camera di commercio e dal Consorzio per lo sviluppo industriale del Monfalconese, ha assunto le funzioni di piattaforma sulla quale confrontare idee e progetti per il rilancio della nostra zona. Ma che portata assumono oggi conclusioni e indirizzi emersi dalla conferenza economica? La risposta si può condensare in un concetto molto semplice: oggi, come nel passato, è che il Monfalconese deve giocare la carta dell'industria ma con la piena consapevolezza dell'improrogabilità di adeguarsi alle nuove regole internazionali.

Da parte del Monfalconese gioca la collocazione geopolitica del territorio. Diventeremo più forti e più competitivi in Europa se sapremo unire gli sforzi per razionalizzare gli interventi, migliorare le infrastrutture viarie e, soprattutto, pensare non solo a noi stessi ma agire al fianco di Trieste e Gorizia (ma non subordinati a queste realtà, vedi "authority" per il porto) in quella che si va definendo come area metropolitana. Cecchini ha messo a nudo la nostra arretratezza in campo imprenditoriale sottolineando la debolezza del quadro generale, tesi per certi aspetti supportata dall'analisi di Bazo il quale ha affermato che non esistono ancora le condizioni per spiccare il volo nell'imprenditoria. A frenare il decollo c'è a Monfalcone un reddito medio pro-capite inferiore rispetto alla media regionale. c'è un basso livello di risparmio nonostante l'apertura, negli ultimi anni, di otto nuovi sportelli bancari. La diversificazione industriale è legata al ruolo storico delle partecipazioni statali. Fincantieri in testa. In prospettiva emerge l'ottimismo della ragione, cioè la tenuta della cantieristica (con le incognite che abbiamo visto) al di là del mutato quadro nella normativa dei finanziamenti Cee, e grazie all'alto livello di *know-how*. Ma una parte importante la svolgeranno anche le industrie minori il cui insediamento è stato favorito e pianificato dal ruolo propulsore del Consorzio per lo sviluppo industriale di Monfalcone che negli ultimi

dieci anni hanno riportato la quota degli occupati nell'industria a livelli precedenti la crisi degli anni '80 della cantieristica. Il saldo dell'occupazione degli ultimi vent'anni è comunque passivo (16.4 per cento in meno contro il 12 per cento dell'intera provincia). La Camera di commercio, tramite il Fondo Gorizia, ha stanziato negli anni oltre cinque miliardi per l'infrastrutturazione delle zone industriali. Per quanto riguarda il porto è stato ricordato come solo negli ultimi 20 anni abbia conosciuto un reale sviluppo legato alla storia dei progetti per la realizzazione dei lavori di difesa, di recupero del mare, di consolidamento, di dragaggio del bacino e del canale d'accesso (aspetto ancora da risolvere completamente), di costruzione di banchine, di piazzali e di collegamenti stradali e ferroviari con l'entroterra. Interventi questi resi possibili grazie anche all'intraprendenza del Consorzio per lo sviluppo industriale. Esempi concreti sono il raccordo ferroviario (peraltro non ancora sfruttato al pieno delle sue potenzialità) e l'ipotizzato ripristino del ponte in zona Lisert quale collegamento viario con la Cartiera del Timavo, progetto questo perseguito fin dalla sua investitura dal nuovo presidente Fabio Illusi.

L'Azienda speciale per il porto di Monfalcone, istituita dalla Cciaa di Gorizia, ha affiancato il Consorzio con altri investimenti in attrezzature e nell'acquisto e predisposizione di un'area di interscambio di 300 mila metri quadrati, ma soprattutto si è assunta un ruolo promozionale nell'acquisizione dei traffici. Consorzio, Azienda, Compagnia portuale e altri operatori (va sottolineato il sostegno garantito dalla Cooperativa di autotrasportatori Cita) nel loro coordinamento (raggiunto attraverso un percorso politico non facile) hanno determinato le premesse per un'efficienza ed economicità di servizio che ha portato in vent'anni a raddoppiare i volumi di traffico. Un *trend* destinato ad essere quanto meno confermato con l'acquisizione di nuovi traffici soprattutto delle auto "gialle". Dopo lo sbarco, nell'ottobre dello scorso anno, del primo migliaio di Suzuki Maruti, sono arrivate

anche le auto russe provenienti dal porto ucraino di Ilichesvk. A scegliere il porto di Monfalcone come terminal per l'esportazione e la distribuzione in Italia e nei paesi dell'Est dei propri autoveicoli, è stata la casa sovietica Lada. Il primo contingente di vetture, 449, è giunto a Monfalcone il 23 gennaio. Successivamente, in base agli accordi presi nella sede dell'Azienda speciale per il porto tra Lada Car Trading e la United European Car Carriers, sono seguiti altri arrivi di auto russe con destinazione l'Europa balcanica e soprattutto le ex repubbliche jugoslave impraticabili, allo stato attuale, via terra dalla Russia. Inoltre il porto di Monfalcone potrebbe, nel giro di una decina di anni, essere ampliato nelle sue infrastrutture fondamentali, ma soprattutto razionalizzato e reso più funzionale, secondo un progetto organico. Questo è quanto emerso nel corso della presentazione dello studio commissionato dall'Azienda speciale per il porto di Monfalcone alla Coopprogetti. A illustrare i contenuti è stato il presidente dell'Azienda, Enzo Bevilacqua, affiancato dal presidente del Consorzio per lo sviluppo industriale, Fabio Illusi, dall'ingegnere capo del genio civile, Lorenzo Ceraulo, e dal comandante della Capitaneria di porto, capitano di fregata Roberto Peschiutta. "Abbiamo commissionato questo studio - ha detto Bevilacqua - perché fra i molti enti che, in varia forma, intervengono sulla situazione infrastrutturale e strutturale del porto era molto forte l'esigenza di avere a disposizione un piano di riferimento generale a cui rifarsi per i propri interventi". Il progetto, intitolato *Sviluppo, configurazione funzionale e infrastrutturale del porto di Monfalcone* si articola in quattro stadi che, partendo dall'analisi della situazione attuale, giungono a quella che potrebbe essere la configurazione dello scalo a medio e a lungo termine. La spesa prevista, indicativa e di larga massima, è stata preventivata in 370 miliardi di lire. Una decina d'anni i tempi per la realizzazione. La prima fase fotografa l'attuale situazione, mentre la seconda traccia una mappa delle opere di immediata realizzazione nello sviluppo verso est, quali il

prolungamento della banchina e della sistemazione delle aree di retrobanchina. La terza fase, che potrebbe essere avviata nel medio periodo, prevede il completamento della viabilità interna, lo sviluppo di banchine e aree specializzate e la predisposizione di una nuova zona di interscambio merci. L'ultima fase prevede la realizzazione di piazzali multifunzionali nella cassa di colmata, comprendente anche la bonifica e il consolidamento della sua fascia perimetrale. Un progetto globale sul porto che ha già suscitato notevole interesse tra gli operatori e gli enti interessati.

Tornando al comparto industriale, accanto alla presenza delle partecipazioni statali (3300 lavoratori, compresi i dipendenti della centrale Enel) è presente l'industria privata. A un recente convegno sulle partecipazioni statali il presidente del Consorzio industriale, Illusi, forse con una lettura eccessivamente ottimistica, almeno dal punto di vista sindacale, ha parlato di un tessuto sano e tecnologicamente adeguato alle richieste del mercato. Secondo Illusi le aziende, con il nuovo assetto occupazionale trovato dalla Detroit, non risentono molto la recessione in essere e le prospettive di superarla sono ragionevoli ma si moltiplicano negli ultimi tempi i segnali di insoddisfazione di piccole e medie aziende, caso emblematico quello della Sogeco con 48 lavoratori che rischiano di perdere il posto di lavoro. Due i poli dell'industria privata: la zona Schiavetti-Brancolo dove sono insediate 73 aziende (comprese Fincantieri e Ansaldo per un totale di quasi 5000 addetti) e la zona Lisart dove, con la presenza dell'Enel, operano 26 aziende con un migliaio di addetti. Incoraggianti le prospettive di nuovi insediamenti.

Paradossalmente al quadro occupazionale precedentemente illustrato, langue invece l'offerta di mano d'opera specializzata.

Dati incoraggianti dal terziario con 1500 nuovi posti, il 20 per cento nel commercio, l'11,5 nelle banche e assicurazione e altro 20 per cento nelle cooperative di servizio. Ma anche in questo caso i dati incoraggianti devono tenere conto di

una situazione che induce a moderare previsioni ottimistiche. Note dolenti dall'agricoltura con 500 posti persi, ma soprattutto con un assetto delle aziende insufficiente a reggere la sfida europea anche alla luce della recente riforma della politica agricola comunitaria (Pac) che ribalta il concetto di assistenza diretta ai coltivatori. Saprà la realtà locale adeguarsi?

Per quanto riguarda il turismo ogni iniziativa passa attraverso gli interventi lungo il litorale (a cominciare dall'annosa questione del risanamento ambientale della baia di Panzano) abbinando a questo il settore nautico nel segno della tradizione. Ma proprio in questo senso bisogna accennare all'impossibilità di proseguire nella pur positiva esperienza di Exponautica. Un fatto questo che impone delle riflessioni politiche sul ruolo che la specificità di Monfalcone deve far valere in ambito regionale.

Meno concreto pare il suggerimento di inserire nel futuro pacchetto turistico lo sfruttamento delle

zone carsiche anche se una moderna proposizione degli itinerari storici della Prima guerra mondiale appare operazione interessante e da incentivare. Ancora sotto il profilo dello sviluppo turistico ha preso corpo, almeno nella fase progettuale il riassetto delle Terme Romane – attraverso una convenzione con i privati – con la creazione di un'area specializzata per le cure fisiche, lo sport e la nautica. Ma anche in questo caso vi sono diverse opzioni.

Molti altri gli spunti emersi dalla conferenza economica, ma ogni strada per lo sviluppo passa inevitabilmente nelle scelte politiche della Regione, soprattutto in relazione al nuovo strumento di pianificazione territoriale (Pur), nell'infrastrutturazione dei collegamenti con porto, aeroporto e da qui alla zona Schiavetti e con il costruendo scalo di Cervignano. Ancora tutta da scoprire la strada dei collegamenti attraverso idrovia, con la navigabilità del canale Brancolo fino al collegamento con la Litoranea Veneta.