

L'Adriatica si gioca il futuro tra i Balcani e la Via della Seta

di **Dario Di Vico**

Zeno D'Agostino, presidente del porto di Trieste, la pensa così: «Non so ancora quali trasformazioni la Via della Seta porterà nell'economia dell'Adriatico e in quali tempi ma per ora so che abbiamo la fortuna di essere qui, nel posto giusto». Siamo dunque alla vigilia di un nuovo corso della storia adriatica? Quel corridoio che negli anni '80 aveva affascinato intellettuali come Giorgio Fuà, e li aveva portati a descrivere un nuovo modello di rapporto tra economia e società, si vede portare in dono dalla globalizzazione una nuova grande chance? Non è facile rispondere a queste domande perché nella società adriatica il livello di conoscenza dei problemi è molto disomogeneo, le informazioni non circolano così largamente tra le élite del territorio o quantomeno ogni segmento di classe dirigente appare concentrato su una tessera del puzzle e sembra non avere la visione di insieme. E le tessere obiettivamente sono tante.

Ci sono le trasformazioni di ieri che hanno visto lo spopolamento della montagna, l'urbanizzazione della costa e gli svariati disastri che ha lasciato dietro di sé, città come Rimini che hanno attirato nuovi residenti più d'ogni altra, l'Abruzzo che a sorpresa è uscito dall'obiettivo 1 simbolo delle aree depresse. E poi c'è l'agenda dell'oggi con un'autostrada, la A14, che nel percorso da Bologna a Taranto grazie ai dati del traffico dei Tir ci racconta le differenze di risposta che i vari segmenti della dorsale adriatica hanno saputo dare alla crisi. C'è, stavolta in prospettiva, un dialogo da aprire da Ovest guardando ad Est, tra le imprese più strutturate dell'Emilia-Romagna, delle Marche e dell'Abruzzo con l'entroterra balcanico per costruire con Paesi come la Croazia, la Serbia, l'Albania e le altre repubbliche relazioni forti come quelle che i tedeschi sanno tessere. C'è poi, per concludere questa rapida rassegna, la suggestione della Via della Seta con i cinesi che premono per arrivare in Europa e per costruire dopo lo storico ingresso nel Wto la seconda fase della loro globalizzazione.

La sintesi tra tutte queste tendenze è difficile e anche in questo caso — come abbiamo visto per il ricco Nord — i circuiti amministrativi e associativi mostrano tutte le loro lacune e frammentazioni. E così si rischia di vagabondare tra nostalgie e sogni, tra un passato che non può essere archiviato, un post-terremoto

che condiziona il presente e un futuro indefinito. Con l'aggravante che ogni protagonista conosce un pezzo della storia, non l'insieme. Gli anglosassoni direbbero che abbiamo un deficit di governance: è evidente la sfasatura tra la forza dell'economia dei flussi e la lentezza dei «tavoli» o delle cabine di regia.

Quel 20% di imprese

Cominciamo dalle imprese. Valeriano Balloni, economista e vicepresidente dell'Istao, sta lavorando proprio in questi giorni a un rapporto su quelli che chiama *specialized supplier*, fornitori specializzati. Imprese che hanno saputo inserirsi da protagonisti nelle catene del valore internazionale tanto da diventare «interlocutori creativi» della Mercedes, della Volkswagen e delle nostre multinazionali tascabili. «La loro forza è di essere combinatori di tecnologia, è l'evoluzione migliore del modello Nec di Fuà, non abbiamo però il dato esatto di quanti siano». A spanne si può azzardare che rappresentano al massimo il 20% del sistema delle imprese, il resto vegeta. Sono troppe le aziende che faticano a innovare il loro modello di business e per di più hanno vissuto anche i contraccolpi economici del terremoto. «Il vero problema è il capitale umano» ammonisce Balloni e si capisce come la modernizzazione del modello Adriatico da questo versante sia ancora ai preliminari.

Analizzando i dati del traffico di Tir sull'autostrada A14 la segmentazione di cui parla

Balloni viene fuori scandita dai 743 chilometri che si susseguono. Da Bologna a Rimini il traffico è sostenuto quasi a livelli nordestini e riflette l'attività di aziende snelle, innovative e internazionalizzate. Da Rimini fino a Pescara il traffico è in crescita grazie alla ripresa ma il modello è più autarchico, più legato a sistemi di fornitura a corto raggio e in qualche maniera condizionato dai disastri del localismo bancario. Dove invece la crescita è più impetuosa è in Puglia, sulla Canosa-Taranto: +4,6% di Tir in un anno a dimostrazione di come l'abbinata tra turismo e sistema agro-alimentare abbia la capacità di generare anche traffico pesante.

Da Ovest verso Est

Adriano, invece, è il programma della Ue per l'area adriatico-jonica e vede coinvolti i Paesi membri (Italia, Grecia, Slovenia e Croazia) più altri come Macedonia, in tutto 31 regioni. Gli obiettivi come in questi casi sono ambiziosi e vanno dalla costruzione materiale dei corri-

Un quinto delle aziende dimostra di essere all'avanguardia, mentre il resto fatica ad innovare il proprio modello di business

doi infrastrutture all'ambiente e persino al trasferimento di modelli di costruzione delle istituzioni. Patrizio Bianchi, è assessore al Lavoro e alle Politiche europee della Regione (l'Emilia-Romagna) che ha il coordinamento di Adrion ed è convinto che il progetto in questione oltre a rafforzare la porta Est dell'Europa, ancorandola alla parte più sviluppata dell'economia industriale continentale — Germania e Italia del Nord —, possa dotare i sistemi produttivi locali di nuove relazioni con i Paesi balcanici. «Finora esistono singole iniziative italiane in Croazia, Slovenia e soprattutto in Albania, non c'è ancora la consapevolezza di questa opportunità. Eppure si tratta di economie che si sono messe in moto anche a ritmi interessanti. Dovremo muoverci».

Qualche esperienza-pilota, come detto, esiste: gli emiliani sono andati in Albania non solo con iniziative industriali ma anche con strutture scolastiche; la concorrenza diretta dei tedeschi, fortissimi almeno fino in Slovenia, infatti passa anche da qui dai modelli di istruzione e dalla diffusione delle scuole tecniche. Cosa si può pensare di costruire da qui almeno entro il 2020? Nel sistema industriale adriatico non c'è ancora consapevolezza di questa opportunità ma Paolo Merloni, presidente di Ariston Merloni Group, ci crede: «Le economie si sviluppano per cerchi concentrici e i Balcani sono il nostro vicino di casa, ci sono persino delle comunanze. Per le nostre Pmi è quasi un tema obbligato e francamente mi sembra una prospettiva più concreta rispetto alla Via della Seta». Chi parla può vantarsi di aver continuato a credere nel modello adriatico perché ha costruito una multinazionale tascabile presente in 37 Paesi del globo, «ma abbiamo lasciato la testa, i centri di competenza e molte attività manifatturiere qui».

Il rebus della Seta

Arriviamo alla Via della Seta. Passando per il mare Adriatico le merci cinesi risparmierebbero rispetto alla rotta su Rotterdam la bellezza di 7 giorni e almeno un 10% di costi e giova ricordare come Pechino abbia già conquistato il porto del Pireo.

I nuovi progetti riguardano sia un'ipotetica ferrovia nell'entroterra balcanico sia il potenziamento del traffico via mare che avrebbe come interlocutori obbligati i nostri porti di Ravenna, Venezia e Trieste oltre a quelli di Capodistria e Fiume. Ma i giochi non sono ancora fatti e Rotterdam non solo non si rassegna a perdere ma gode dell'appoggio tedesco. Ergo non è facile oggi assegnare alla Via della Seta una tempistica certa, si può dire solo che riguarnerà gli anni Venti. Il guaio è, come osserva Paolo Perulli, il sociologo che ci sta accompagnando in quest'Italia in Movimento, che «il mondo adriatico non è pronto a recepire questa dirompente novità». Anche perché sta piano emergendo che i cinesi non cercano solo porti e infrastrutture ma stanno posando le reti della loro seconda globalizzazione dopo quella che li condusse allo storico ingresso nel Wto. E per ricavare queste sensazioni bisogna interpretare i segnali dei maggiori porti di Pechino e persino le cartine dei mari e delle rotte

che disegnano le autorità.

Chi per lavoro ha il compito di dialogare ogni giorno con loro come D'Agostino si è fatto l'idea che in ballo ci sarà anche una sorta di integrazione con l'industria europea. I cinesi in alcuni settori hanno sovracapacità produttiva e sarebbero ben felici di industrializzare alcune zone dell'Europa e in questo caso la collaborazione con l'Italia dovrebbe prevedere giocoforza un terzo lato del triangolo, i territori balcanici.

«Premetto che oggi i porti non sono più quelli di una volta. Sono dei sistemi che hanno all'interno servizi, manifattura e persino finanza e di conseguenza sono uno straordinario punto d'osservazione — spiega il presidente del porto di Trieste —. E comunque con i cinesi non si parla solo di logistica e merci ma di integrazioni con i territori organizzati. La nuova Via della Seta mi pare soprattutto questo».

Di conseguenza per tutto l'Adriatico rappresenta una sfida prima di tutto a se stesso e si parte decisamente in salita. «Il mare è ricchezza e lo hanno capito Shanghai, Singapore, New York. In Italia invece è sinonimo di depressione e infatti da noi invece le città portuali hanno tutte dei problemi e non solo le adriatiche» chiude D'Agostino.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Pechino non cerca solo porti e strade ma sta posando le reti della sua seconda globalizzazione dopo l'ingresso nel Wto

La parola

ADRION

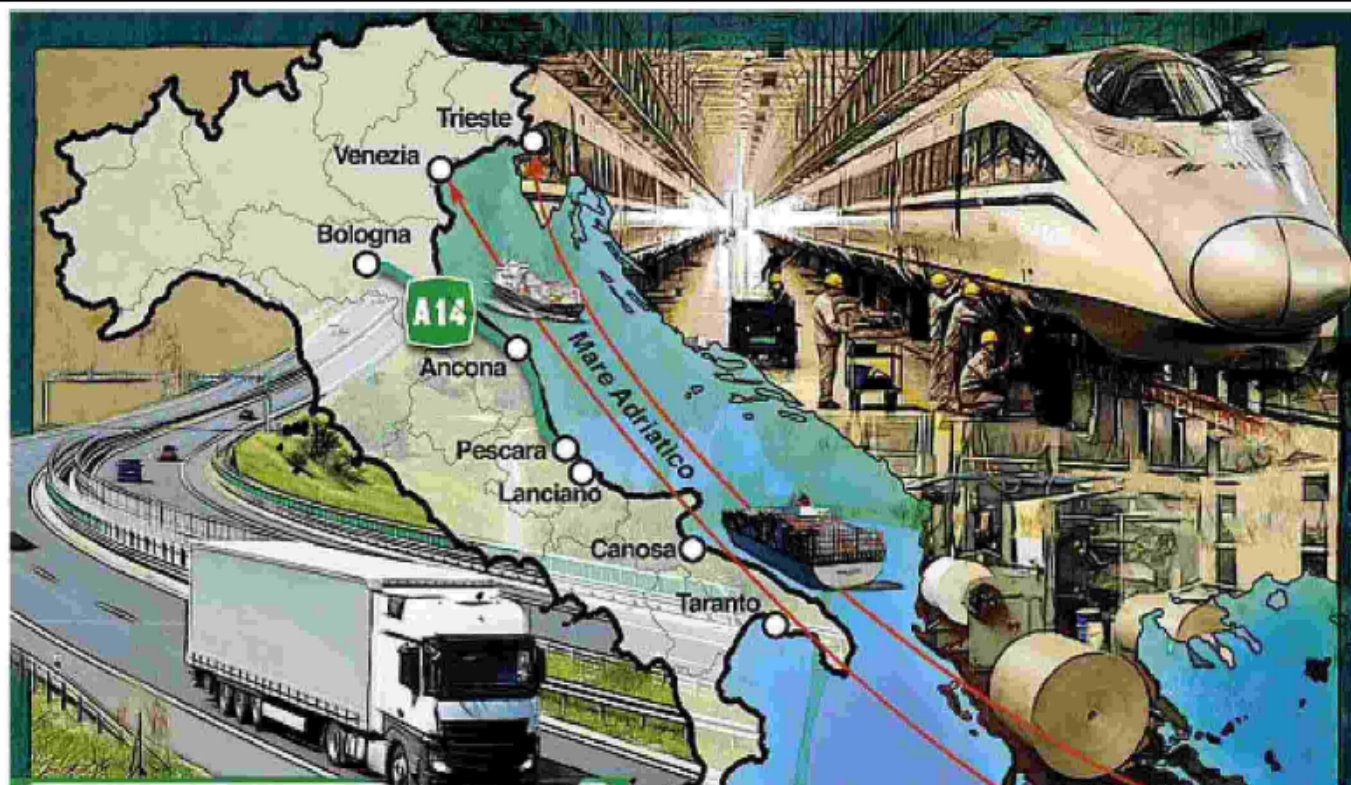
È il nome del programma «Interreg V-B Adriatico-Ionico» per il periodo 2014-2020, previsto nell'ambito della «Cooperazione territoriale europea» che interessa l'area adriatico-ionica. L'obiettivo del programma «Adrion» è quello di «agire come propulsore delle politiche e innovatore della *governance* promuovendo l'integrazione europea tra Stati membri e non, utilizzando le ricche risorse naturali, culturali e umane che circondano i mari Adriatico e Ionio e rafforzando la coesione economica, sociale e territoriale nell'area del programma». L'area interessata è costituita da Italia, Grecia, Croazia e Slovenia e da quattro Paesi non Ue (Albania, Bosnia-Erzegovina, Montenegro e Serbia). I progetti vengono finanziati con risorse pari a 117.917.378 euro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I dati

● Analizzando i dati dei Tir sulla A14, da Rimini a Pescara il traffico è in crescita, ma sulla stessa autostrada la crescita è decisamente più evidente in Puglia, nel tratto che va da Canosa a Taranto: +4,6% di Tir in 12 mesi

● Passando per l'Adriatico le merci cinesi risparmierebbero rispetto alla rotta su Rotterdam sette giorni e almeno un 10% di costi. È bene ricordare come Pechino abbia già conquistato il porto del Pireo



MILIONI DI KM PERCORSI

Periodo gennaio-giugno

	2015	2016	2017	Var% 17/16	Var% 17/15
BOLOGNA-ANCONA	610,1	633,2	643,7	1,7%	5,5%
ANCONA-PESCARA	223,3	230,6	236,9	2,7%	6,1%
PESCARA-LANCIANO	65,2	67,2	67,6	0,5%	3,7%
LANCIANO-CANOSA	135,7	142,0	141,1	-0,7%	4,0%
CANOSA-TARANTO	62,0	65,9	69,0	4,6%	11,2%
Totale complessivo	1096,3	1138,9	1158,2	1,7%	5,6%

Fonte: Atlantia

