

Consorzio per lo Sviluppo Economico Locale
dell'Area Giuliana

PIANO INDUSTRIALE 2022-2024

Collaborazioni

Hanno collaborato alla stesura del Piano Industriale del Consorzio 2022-2024

Presidente: Zeno D'Agostino

Vicepresidente: Sandra Primiceri

Consiglieri di amministrazione:

Antonio Maria Carbone; Aleš Kapun; Santi Terranova

Personale in servizio presso il Consorzio:

Allen Cerut; Violetta Michicich; Gianfranco Pregarz; Massimo Tritto;

Fabrizio Umek; Laura Zollia

Redazione generale a cura di:

Sandra Primiceri; Vittorio Torbianelli

Redazione della sezione contabile:

Cosimo Cardellicchio

Hanno partecipato:

Alberto Cozzi; Arch. Massimo Fadel; Sergio Nardini

SOMMARIO

1.	Introduzione.....	5
1.2.	Premesse generali.....	5
2.	Indicazioni generali e obiettivi.....	7
2.1.	Il Consorzio di Sviluppo Economico Locale dell’Area Giuliana.....	7
	Denominazione e descrizione.....	7
	Cenni storici e contesto attuale.....	8
	Area Geografica ed urbanistica di ubicazione.....	9
	Componenti.....	10
	Disposizioni in tema di anticorruzione e trasparenza.....	11
	Organigramma e struttura organizzativa del Consorzio.....	12
	Settori di attività.....	13
2.2.	Obiettivi.....	13
	Obiettivi istituzionali/generali contestualizzati:.....	13
	La strategia territoriale attraverso Il Dispositivo di Ripresa e Resilienza.....	14
	Sviluppare la strategia dello “sportello unico”.....	16
	Le relazioni istituzionali.....	17
	La transizione digitale e lo sviluppo della IDT.....	18
	Il sostegno alla “transizione verde” e la politica ambientale.....	19
	La mobilità alternativa.....	19
	Lo sviluppo dei servizi alle imprese.....	20
	La crescita del Consorzio fra risorse finanziarie e risorse di personale.....	27
2.3.	Obiettivi strategici (per il triennio e rispetto all’annualità precedente)......	27
3.	Azioni collegate a fini istituzionali (Art. 64 LR 3/2015).....	31
3.1	urbanizzazione per l’impianto e la costruzione di stabilimenti e attrezzature in areE da acquisire.....	31
	Ri-sviluppo di aree dismesse.....	32
3.2	Gestione di servizi alle imprese.....	34
	Servizi Primari.....	34
	Viabilità di accesso, distribuzione e transito stradale, raccordi ferroviari, altre reti.....	34
	Servizi Secondari.....	37
	Connettività e innovazione.....	37
	Servizi Ambientali.....	38
	Gestione dell’energia.....	38
	Gestione ecologica: l’obiettivo APEA.....	39
	Gestione aree verdi consortili.....	39
4.	Altre azioni realizzative programmate.....	41
4.1	Attività strategiche.....	41
	La gestione ordinaria del patrimonio immobiliare destinato al godimento di terzi.....	41
	L’alienazione di beni immobiliari.....	43

4.2. Organizzazione e sviluppo interno	43
Gestione della pianta organica	43
5. Quadro finanziario: sostenibilità economico finanziaria e proiezioni economico finanziarie triennali.....	44
5.1 Conto economico prospettico.....	44
Conto economico riclassificato 2022-2024.....	44
Conto economico analitico 2022-2024.....	46
5.2 Budget Finanziario.....	48
Budget Finanziario triennale.....	48
5.3 Stato patrimoniale prospettico	51
Stato Patrimoniale	51
6. Coordinamento del Piano con le politiche regionali di settore	59
7. Risultati attesi	61

1. INTRODUZIONE

1.2. PREMESSE GENERALI

Il presente Piano Industriale costituisce l'aggiornamento del documento annualmente redatto dal Consorzio, secondo quanto richiesto dalla L.R. 03/2015.

Esso contiene gli elementi essenziali, contestuali e programmatici alla base del "processo produttivo" del Consorzio per il triennio a venire e di conseguenza del quadro economico finanziario atteso.

Si tratta pertanto, come necessario, di un documento "incrementale", il quale rispetto al contenuto del PI precedente ripropone molteplici elementi, qualora non variati, introducendo per contro gli elementi varianti, rispetto al quadro precedente.

Rispetto all'edizione precedente, in termini sostanziali, il quadro complessivo contestuale non appare caratterizzato da mutazioni radicali, sebbene alcuni elementi del quadro di contesto e alcuni eventi specifici siano da considerare potenzialmente rilevanti per l'evoluzione futura del consorzio. Anche alcuni processi avviati all'interno del consorzio stesso appaiono tali da dispiegare potenzialmente, negli anni futuri, importanti effetti sul contesto complessivo dell'area.

Più nel dettaglio, si deve menzionare innanzitutto l'effettivo avvio del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza – nel precedente PI il quadro era appena stato abbozzato – il quale, nel contesto del Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale ha stanziato un ammontare di poco inferiore ai 400 Milioni di Euro per opere di interesse pubblico nel Porto di Trieste e nelle zone produttive ad esso collegate, queste ultime situate proprio nel comprensorio consortile.

Si tratta, come si specificherà meglio nel corso del PI, di un dispositivo che permetterà al Consorzio di avviare una importantissima operazione di risviluppo e valorizzazione di importanti aree (situate in Zona Noghere) collocate nel contesto consortile e che richiederà al Consorzio di svolgere un ruolo propulsivo e gestionale di primario rilievo, seppure in una cornice di accordo con la Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale (AdSP MAO).

L'imminente varo del PNRR si viene a collocare in un momento in cui si sono rinforzati i segnali di attenzione da parte di importanti investitori internazionali verso l'area del contesto portuale/industriale di riferimento.

Va da sé che indipendentemente dagli esiti di specifiche iniziative industriali, che richiedono comunque di passare in ogni caso al vaglio di processi valutativi complessi, si può affermare con un certo ottimismo che lo "scenario degli investimenti potenziali" collegati all'attrattività dell'Area Giuliana, appare ulteriormente rinforzato rispetto all'anno passato, in un quadro che pur lentamente, grazie ai vaccini, vede attivarsi a livello nazionale e europeo un percorso di ripresa "post-pandemica". Va peraltro sottolineato come i segnali di interesse provengano da contesti produttivi differenziati, per quanto tutti collegati all' "eccellenza logistica" del contesto portuale e ferroviario: si possono citare, a titolo meramente semplificativo senza alcuna pretesa di esaustività sia i settori dell'industria di base (seppure in forme avanzate ad elevata compatibilità ambientale) sia quelli di industrie "leggere" ad alto valore aggiunto, che ricercano nel contesto di insediamento anche bacini di manodopera con competenze altamente qualificate. In questo senso, anche il modello delle "piattaforme logistico produttive" rappresentato dalla zona franca interna "Freeste" ha mostrato il proprio potenziale attrattivo, confermando peraltro l'importanza di definire con ancora più forza il modello funzionale della "trasformazione industriale" in punto franco.

Sul piano dei processi endogeni, vanno ravvistati alcuni ulteriori fattori di innovazione. Innanzitutto il Co.Selag si è attivato per redigere una proposta di aggiornamento del Piano Territoriale Infraregionale (PTI) in modo da rinforzare il modello funzionale di alcune porzioni del territorio consortile, sia sul versante degli "usi urbani" che del quadro infrastrutturale sia su quello delle regole insediative, in particolare attraverso un percorso di "adeguamento" del PTI al

nuovo quadro legislativo del Piano Paesaggistico Regionale. La cornice normativa della paesaggistica offre da un lato importanti opportunità di miglioramento qualitativo del contesto, ma pone anche vincoli che devono essere affrontati, con particolare attenzione. Collegate agli aspetti pianificatori sono le procedure in corso relative agli sviluppi dell'“Accordo di Programma – di seguito AdP” relativo alla Ferriera di Servola: il percorso amministrativo avviato richiede in ogni caso di integrare le strumentazioni di Pianificazione Infraregionale con i dispositivi dell'AdP, ad iniziare dal processo di demanializzazione/sdemanializzazione in corso per alcune aree oggetto dell'AdP.

In questo scenario, un quadro coordinato di revisioni pianificatorie, che includa anche il Piano Regolatore Portuale, oltre che il PTI sembra quanto mai opportuno.

Un ulteriore aspetto evolutivo, ricollegabile ancora una volta all'evoluzione del quadro pianificatorio, è dato dall'avvio di un processo di ridisegno di alcune infrastrutture chiave: a fianco del percorso, già intrapreso, di rinnovamento delle infrastrutture ferroviarie, si è avviata l'analisi relativa all'ottimizzazione di alcuni tratti viabilistici, in particolare per quel che concerne le aree gravitanti sul “Canale Industriale” : per tali aree, che sono oggetto, per quanto di propria competenza, di un percorso di valorizzazione da parte dell'AdSP (da integrare reciprocamente fra le due istituzioni), si rende quanto mai urgente e opportuno definire un quadro di ottimizzazione integrata dell'infrastruttura viaria, sia sul piano del “disegno” che degli interventi manutentivi.

Un ulteriore aspetto strategico, oggi ancora appena accennato, ma in relazione al quale si aprono scenari con ricadute potenzialmente molto rilevanti è quello energetico: a proposito, il Consorzio ha avviato i primi passi per la redazione di un piano integrato di sviluppo energetico. Anche in questo caso, tuttavia, lo sviluppo va truardato in un'ottica di economia integrata con le sfide energetiche del sistema portuale.

Complessivamente, il PI 2022-2024 pur delineandosi quindi, rispetto ai precedenti, come uno strumento di sostanziale continuità, include alcuni contenuti sia esogeni che endogeni i quali, seppure ad uno stato ancora embrionale, possiedono caratteri tali da determinare progressivamente, nei prossimi anni, ricadute potenzialmente importanti sul Consorzio e sul territorio consortile.

2. INDICAZIONI GENERALI E OBIETTIVI

2.1. IL CONSORZIO DI SVILUPPO ECONOMICO LOCALE DELL'AREA GIULIANA

DENOMINAZIONE E DESCRIZIONE

Come noto, il Consorzio di Sviluppo Economico Locale dell'Area Giuliana, si fonda sui principi della legge regionale n. 3 del 20 febbraio 2015 che ne detta la relativa disciplina.

La missione del Consorzio è alquanto ampia ed estesa, anche con riferimento al territorio di competenza che si presenta in una dimensione geografica decisamente vasta.

Il Consorzio, infatti, promuove e favorisce, nell'ambito dell'area giuliana (di cui all'allegato A della legge regionale FVG n.ro 25/ 2002) - comprensiva dell'area del Punto franco Industriale di Trieste - le condizioni necessarie per la creazione e lo sviluppo di attività produttive e imprenditoriali. A tale fine realizza e gestisce infrastrutture per le attività industriali e offre servizi alle imprese e nell'ambito degli agglomerati industriali e delle aree di competenza:

- promuove le condizioni di sistemazione e attrezzamento delle opere di urbanizzazione per l'impianto, la costruzione di stabilimenti e di attrezzature industriali e artigianali;
- gestisce servizi rivolti alle imprese, tra cui anche la consulenza per la redazione di progetti per accedere ai fondi europei, e servizi sociali connessi alla produzione industriale;
- collabora con la Regione Autonoma FVG nell'attuazione delle misure per l'attrattività imprenditoriale individuate dalle leggi di settore;
- amministra il Punto Franco Industriale.

In sostanza, il Consorzio può attivarsi per:

- progettazione e realizzazione delle opere di urbanizzazione e dei servizi, nonché all'attrezzatura degli spazi pubblici destinati ad attività collettive;
- acquisizione, anche mediante espropriazione per ragioni di pubblica utilità, nonché manutenzione e ammodernamento degli immobili di proprietà, nonché vendita e locazione di aree e fabbricati;
- azione promozionale per l'insediamento di attività produttive in dette aree;
- autorizzazione agli insediamenti produttivi;
- costruzione immobili destinati all'insediamento di impianti produttivi industriali e artigianali su terreni di propria proprietà.

Il Consorzio può altresì promuovere, anche al di fuori dell'ambito di competenza, la prestazione di servizi riguardanti: la ricerca tecnologica, la progettazione, la sperimentazione, l'acquisizione di conoscenze e la prestazione di assistenza tecnica, organizzativa e di mercato connessa al progresso ed al rinnovamento tecnologico, nonché la consulenza ed assistenza alla diversificazione di idonee gamme di prodotti e delle loro prospettive di mercato; la consulenza e l'assistenza per la nascita di nuove attività imprenditoriali.

CENNI STORICI E CONTESTO ATTUALE

È utile ricordare che il Consorzio, per espressa previsione di legge (LR n. 03/2015), è chiamato a gestire il comprensorio industriale che prima vedeva come gestore l'EZIT, posto in liquidazione alla fine del 2015 e la cui relativa procedura è cessata nel mese di aprile 2019.

Per comprendere la complessità del patrimonio di EZIT, ereditato dal Consorzio e della grande responsabilità che a questo è stata assegnata di conservarne la memoria, merita, seppur per brevi cenni, menzionare i tratti salienti della storia di EZIT che è, quindi, la storia del Consorzio.

L'istituzione nel secondo dopoguerra di un "Ente di coordinamento per lo sviluppo industriale di Zaule", divenuto presto E.P.I.T (Ente del Porto Industriale di Trieste) e che solo nel 1969 sarebbe stato trasformato nell'attuale E.Z.I.T. (Ente per la Zona industriale di Trieste), ebbe allora origine immediata da un ordine del Governo Militare Alleato del "Territorio libero di Trieste" (GMA), datato 2 maggio 1949 a cui seguì l'ordine n. 66 dell' 8 Aprile 1953, ancor oggi in vigore.

Le radici di quel provvedimento, concordato tra il GMA e il Governo italiano, risalgono tuttavia molto più addietro, ponendosi in continuità con problematiche, idee e azioni risalenti almeno ai primi anni del 1900.

Con questa decisione si mirava a dare un retroterra al porto di Trieste dotandolo di una estesa e sviluppata zona industriale, secondo il modello dei più avanzati porti dell'epoca. Questo antefatto, unito alla matrice politica dell'iniziativa, spiega l'attribuzione di capacità giuridica pubblica all'ente di gestione.

Elemento peculiare e distintivo è la particolare configurazione dell'area di pertinenza dell'EZIT che incorpora un punto franco industriale del porto franco di Trieste.

Già l'originaria zona industriale retro-portuale coincideva con un'area di importanza strategica nel settore delle infrastrutture di comunicazione. La zona industriale è intersecata dai raccordi stradali ed autostradali che interconnettono il porto di Trieste, ed in particolare il molo VII°, con la rete autostradale europea; altrettanto dicasi per le infrastrutture ferroviarie e le linee ferroviarie. Inoltre transita attraverso la zona industriale l'asse stradale di grande comunicazione che collega il nord Italia, attraverso il valico di Rabuiese, con l'Istria. Tale asse stradale è interessato da relevantissimi traffici turistici e importanti traffici merci di carattere regionale.

Le aree di interesse sono state sin dall'inizio oggetto di Piani Regolatori, bonifiche, progetti di urbanizzazione, di attività promozionali e hanno visto una rapida crescita degli insediamenti come la VM, Telettra, SIOT, Vetrobelt, Fissan, Stabilimenti Meccanici Triestini, Bloc, Illy Hausbrandt e l'avvio di importanti iniziative, come la realizzazione dell'Oleodotto Transalpino con terminale marino a Zaule, la Grandi Motori, la Raffineria Aquila.

Come anche hanno anche vissuto il periodo delle grandi crisi economiche.

Negli ultimi anni il tessuto imprenditoriale ha visto la crescita del settore terziario e della logistica; e una riduzione del settore elettronico e elettrotecnico, mentre riveste sempre un ruolo importante il comparto edilizio; metalmeccanico.

Le potenzialità di sviluppo delle aziende insediate e i progetti di nuovi insediamenti risentono comunque della scarsità di spazi, elemento reso ancor più critico dalla inclusione di quelli disponibili nell'area SIN.

Pur tuttavia, recentemente, si individuano segnali importanti di interesse, da parte di imprese di primaria caratura internazionale verso le opportunità dell'"area industriale" di Trieste, sia per quel che concerne spazi da bonificare che per piattaforme già attivate (es. Freeste), nei quali attivare sia processi di manifattura/trasformazione che i collegati processi della logistica.

AREA GEOGRAFICA ED URBANISTICA DI UBICAZIONE

L'area amministrata attualmente dal Consorzio, è quella individuata dall'allegato A della legge regionale FVG n.ro 25/2002. L'area, circa 810,5 ettari, è descritta nella Tav.1 nella quale sono anche evidenziati i "punti franchi" in essa localizzati.

Tav.1 Area del Consorzio



Il Comprensorio del Consorzio si sviluppa su tre Comuni (Trieste, Muggia e San Dorligo della Valle - Dolina): dei circa 800 occupa un'area di circa 810,5 ha, di cui 390,5 ha ricadono nel Sito di Interesse Nazionale Trieste.

Rientrano nell'area di competenza consortile due Punti Franchi: il Punto Franco Industriale (Decreto Commissario Generale del Governo Italiano per il Territorio di Trieste n. 53 del 23.12.1959 attualmente sospeso) e il Punto Franco cd. FreeEste, istituito nel 2019.

Sempre nell'ambito consortile è ricompresa una parte dell'area su cui sorge (rectius sorgeva) la Ferriera e di cui si tratterà più avanti. La Tav.2 illustra l'area della ferriera di Servola.

Nell'ambito della pianificazione e gestione del territorio, il comprensorio della zona industriale di Trieste rappresentando un contesto di interesse strategico per le diverse realtà locali e regionali, per la presenza al suo interno di più di 800 aziende con circa 12.000 dipendenti, è stata oggetto di pianificazione attuativa mediante redazione di un "Piano territoriale infraregionale" approvato dalla Regione con decreto n.258/pres del 21.12.2013 in fase di aggiornamento .

Tav.2 Localizzazione degli impianti della Ferriera di Servola



Nell’ambito del In tema di destinazioni di uso, va ribadito che per norma, lo strumento di piano sovraordinato che regola le destinazioni delle aree produttive è il “Piano Territoriale Infraregionale”.

Una parte importante del comprensorio consortile risulta inserito nel “Sito di Interesse Nazionale di Trieste” (di seguito: SIN).

A tale proposito si anticipa, come si illustra in maggior dettaglio nel seguito, dopo le “riperimetrazioni” del 2018, con Decreto del Ministero della transizione ecologica del 16 marzo 2021 si è perfezionata la seconda ripermetrazione del sito di bonifica di interesse nazionale di Trieste e si è determinato il subentro della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia nella titolarità dei relativi procedimenti ai sensi dell’articolo 242 del D. Lgs. 3/04/2006 n.152 per tutte le aree già in SIN e non incluse nel nuovo perimetro.

COMPONENTI

Sono soci del Consorzio: il Comune di Trieste, il Comune di San Dorligo della Valle-Dolina, il Comune di Muggia, l’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale – Porti di Trieste e Monfalcone.

Il fondo di dotazione iniziale, previsto nell’atto costitutivo, è pari a euro 100.000 (centomila) in quote di partecipazione nominative indivisibili di euro 1.000,00 cadauna.

La ripartizione delle suddette quote, rimasta invariata rispetto all’anno precedente, è riportata nella Tab.1.

Socio	Importo	Quote	%
AdSP MAO	52.000,00	52	52
Comune di Trieste	16.000,00	16	16
Comune di Muggia	16.000,00	16	16
Comune di San Dorligo della Valle - Dolina	16.000,00	16	16

Tab.1. Soci e quote del Consorzio

DISPOSIZIONI IN TEMA DI ANTICORRUZIONE E TRASPARENZA.

Dal 2019, in ottemperanza a quanto previsto dall'art. 83 LR 03/2015, il Consorzio di Sviluppo Economico Locale dell'Area Giuliana, con le delibere n. 3 del 10 agosto 2018 e n. 19 del 22 febbraio 2019 aveva individuato il proprio responsabile della prevenzione e della trasparenza e con delibera n. 22 del 27 marzo 2019 aveva proceduto ad adottare il primo Piano triennale della prevenzione della corruzione 2019-2021, il programma triennale per la Trasparenza e l'integrità 2019-2021 e il Codice di comportamento per il personale.

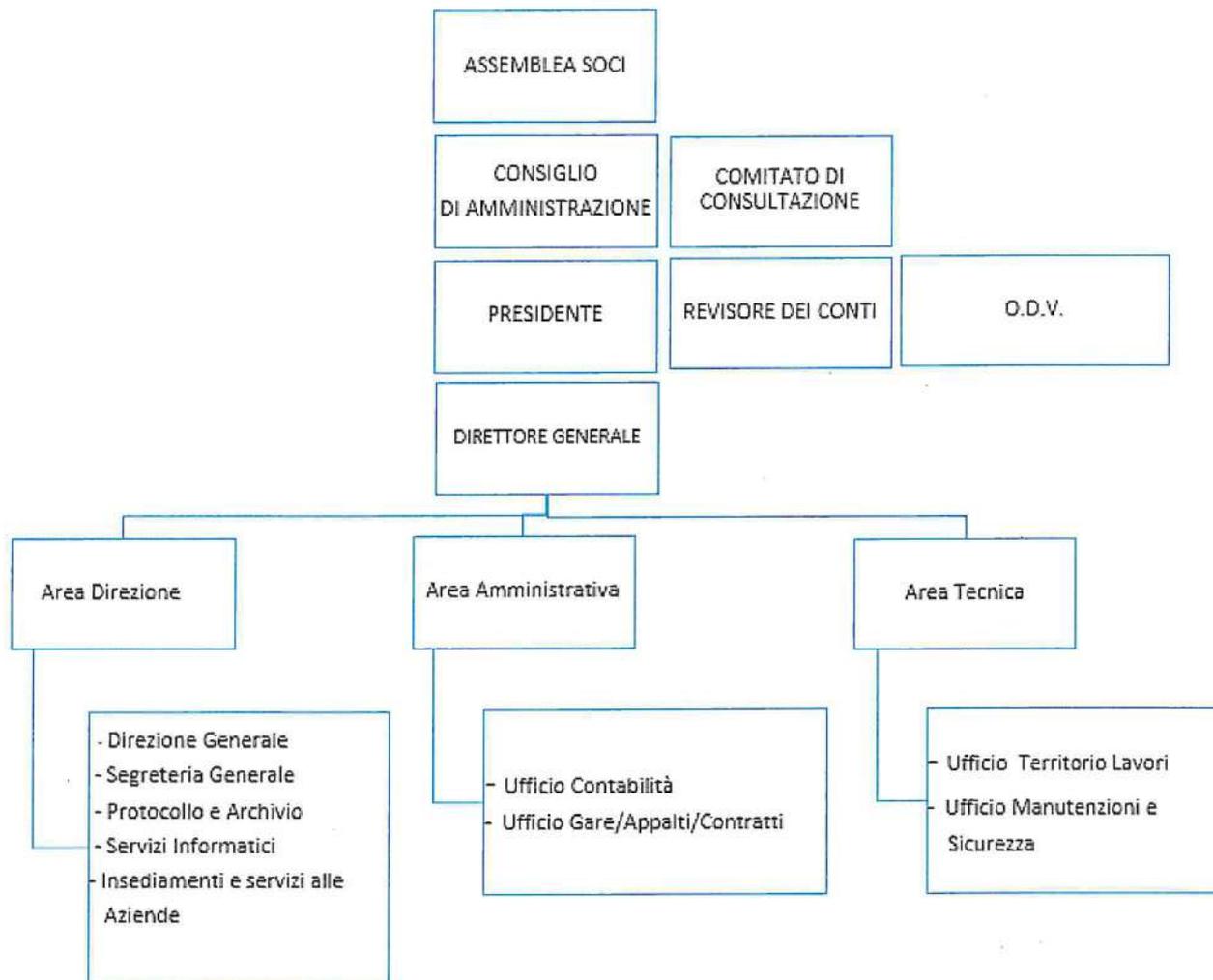
Successivamente il Consorzio ha proceduto all'aggiornamento dei piani sulla base degli esiti dei monitoraggi e continuerà l'aggiornamento in modo continuativo nel periodo del presente piano, prevedendo, qualora necessari, gli opportuni affinamenti della metodologia per la valutazione e gestione dei rischi. In particolare, nel corso del 2020, vi è stata la predisposizione di un documento di sintesi integrato con la mappatura dei processi e dei rischi corruttivi.

Il Consorzio nel corso del 2020 inoltre, ha adottato il proprio modello organizzativo normato secondo il Decreto legislativo 8 giugno 2001, n. 231, il quale è entrato in vigore con la nomina dell' O.d.V. avvenuta con deliberazione n. 24 del 12 marzo 2021.

Lo stesso O.d.V. nello svolgimento delle sue funzioni ha effettuato, alla luce delle delibere ANAC n. 1134/2017 e n. 294/2021, la verifica sulla pubblicazione, sulla completezza, sull'aggiornamento e sull'apertura del formato di ciascun documento, dato ed informazione elencati nell'allegato 2.2. – griglia di rilevazione al 31/05/2021 della delibera ANAC 294/2021, attestando che il Consorzio ha individuato misure organizzative che assicurano il regolare funzionamento dei flussi informativi per la pubblicazione dei dati nella sezione "Amministrazione trasparente". Inoltre lo stesso ha attestato la veridicità e attendibilità di quanto riportato nell'Allegato 2.2, rispetto a quanto pubblicato sul sito del Consorzio.

Il Consorzio con il Piano Triennale di Prevenzione della corruzione e della Trasparenza 2021-2023 (PTPCT), approvato con deliberazione n. 25/2021, si impegna a contrastare la corruzione, intesa come malfunzionamento dell'ente, ostacolo e attentato all'imparzialità, all'efficienza e al prestigio dello stesso e, in generale, come minaccia al bene comune dei cittadini; la prevenzione della corruzione diventa quindi obiettivo strategico del Consorzio, che deve caratterizzare ogni momento dell'azione amministrativa e costituire il criterio di guida dell'attività dei dirigenti e dei dipendenti.

ORGANIGRAMMA E STRUTTURA ORGANIZZATIVA DEL CONSORZIO



La struttura operativa del Consorzio è così suddivisa:

- Area Direzione: Direzione Generale; Segreteria Generale; Protocollo e Archivio; Sistemi Informatici; Inseidiamenti e Servizi alla Aziende
- Area Amministrativa: Ufficio Contabilità; Ufficio Gare/Appalti/Contratti
- Area Tecnica: Ufficio Territorio Lavori ; Ufficio Manutenzioni e Sicurezza

SETTORI DI ATTIVITÀ

Il Consorzio opera su un'area ricomprendente circa 850 imprese industriali, commerciali e di servizi (in 95 categorie produttive censite), che rappresentano un panorama estremamente variegato di attività, il quale rispecchia in buona sostanza il profilo economico produttivo dell'intera Area Giuliana. Ad oggi la stima dell'occupazione è intorno alle 11.500 unità.

Proseguono le attività volte a migliorare, aggiornandolo, il quadro di conoscenza relativo agli insediati, sebbene, sia per il numero importante delle aziende sia per l'obsolescenza dei dati ereditati da EZIT, l'operazione non sia conclusa.

Il settore più sviluppato è quello delle attività manifatturiere; segue per numerosità il settore del commercio all'ingrosso e al dettaglio, riparazione di autoveicoli e motocicli; importante è anche il settore delle costruzioni e quello della logistica che, soprattutto, nell'ultimo triennio ha registrato un notevole incremento.

Nell'ultimo quadriennio sono stati registrati 71 nuovi insediamenti e 27 ampliamenti di insediamenti esistenti, ripartiti secondo la seguente distribuzione fra Comuni:

Tab. 2 Nuovi insediamenti e ampliamenti di insediamenti esistenti (ultimo triennio) per comune.

COMUNE DI INSEDIAMENTO	TOTALE IMPRESE INSEDIATE (anche per ampliamento/trasferimento sede (dal 2018 al 2020)	Nuovi insediati 2021* (01/01/2021-31/07/2021)
TRIESTE	37	14
MUGGIA	16	6
SAN DORLIGO/DOLINA	20	5
TOTALE	73	25

Fonte: Consorzio; Ufficio Insediamenti & Servizi alle imprese.

Grazie alla collaborazione con la Direzione Centrale Lavoro, Formazione, Istruzione e Famiglia dell'amministrazione regionale si è avviato l'aggiornamento del *database* delle imprese insediate avendo cura di inserire anche il numero dei lavoratori presenti all'interno del comprensorio consortile.

2.2. OBIETTIVI

OBIETTIVI ISTITUZIONALI/GENERALI CONTESTUALIZZATI:

Alla base degli obiettivi del Co.Selag, come già più volte sottolineato nei precedenti aggiornamenti del Piano Industriale, vi sono alcuni principi fondamentali collegati alla visione di sviluppo territoriale.

L'elemento fondante rimane il rapporto sinergico e interattivo fra "porto" e "industria" e quindi sul ruolo del territorio del Coselag come area in cui quale sviluppare un' adeguata compresenza di attività produttive (sia "autonome"

che maggiormente collegate alle opportunità strettamente portuali) e logistiche. Il tema è noto e non richiede specifici approfondimenti, sebbene sia utile sottolinearne alcuni elementi “evolutivi” di specifico interesse per i prossimi anni.

Si tratta di fattori collegati innanzitutto alle prospettive di un più rapido sviluppo (per certi versi imprevisto) riconducibile all’attivazione delle strumentazioni del PNRR. Lo stesso “processo volano” del PNRR, conseguito attraverso un impegno avviato dall’Autorità di Sistema Portuale, va visto come una materializzazione del principio sinergico di condivisione strategica fra AdSP e Consorzio, che rimane un obiettivo sotteso all’intera attività consortile e che si caratterizza, nella pratica, in svariate forme di collaborazione e condivisione progettuale specifica (es. infrastrutture, zonizzazione territoriale, energia, ecc.). Nel quadro di collaborazione è di rilievo l’attività di “promozione internazionale” e di “innesco” di rapporti di investimento che, attivata dall’Autorità di Sistema, conduce sul territorio imprese di caratura internazionale che attivano, a valle, i processi di “atterraggio”, affidandosi per lo sviluppo concreto delle attività ai servizi del Co.Selag, nella sua funzione di “Agenzia di Sviluppo”. Nel presente momento questo aspetto è molto rilevante e vede in corso processi di insediamento – già effettivi o ancora potenziali – fra i quali, nella categoria degli effettivi, si possono menzionare quelli delle imprese logistiche “Adriaport” (riconducibile allo sviluppo terminalistico in zona Noghere) e quelli dell’operatore HHLA nella zona della Ferriera di Servola. Fatta questa premessa generale, si possono considerare come specifici obiettivi dell’orizzonte temporale del presente Piano Industriale i seguenti elementi.

LA STRATEGIA TERRITORIALE ATTRAVERSO IL DISPOSITIVO DI RIPRESA E RESILIENZA

In armonia con le linee ideali tracciate – in prospettiva “post-covid” dal “Dispositivo di Ripresa e Resilienza” collegato alla cornice del programma dell’Unione Europea “Next Generation”, l’Autorità di Sistema Portuale aveva promosso, nell’estate del 2020, la realizzazione di un documento di visione strategica denominato “Progetto *Adriagateway*”, nel quale erano state raccolte, con il contributo di diversi soggetti, molteplici ipotesi progettuali di plausibile futura realizzazione nell’ambito del territorio del Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale e funzionali allo sviluppo integrato dello stesso¹.

Da parte del Consorzio, erano stati identificati alcuni possibili progetti, prevalentemente ispirati alle linee guida delle transizioni verde e digitale, che continuano a costituire un possibile giacimento di future iniziative, e fra i quali si menzionano:

- l’analisi e il monitoraggio ambientale dell’area del Consorzio (stima costi: 1.500.000 €); il Piano per la raccolta e gestione integrata di scarti e rifiuti nell’ambito del Consorzio con progettazione di impianto (stima: 10.000.000 €); il Piano integrato (AdSPMAO e Consorzio) per lo sviluppo di sistemi fotovoltaici su aree/coperture e facciate di edifici ricadenti negli ambiti di competenza (stima: €3.000.000); la realizzazione di reti di erogazione di energia elettrica e GNL/GPL destinata all’alimentazione di veicoli stradali a basso impatto ambientale (stima: 6.000.000 €); la realizzazione di un sistema avanzato di illuminazione ad alta efficienza LED (stima: 8.750.000 €); la realizzazione di una infrastruttura digitale (fibra) collegato allo sviluppo di un sistema territoriale di video-sorveglianza nel comprensorio consortile (stima: 8.000.000 €); un sistema integrato di gestione informativa per le aree di sviluppo produttivo negli ambiti AdSPMAO e Consorzio (stima: 1.500.000 €); un Centro Unico Informatizzato per l’insediamento di Impresa Consorzio/AdSPMAO (stima: 4.000.000 €); la realizzazione di impianti di fitodepurazione, riqualificazione dell’acquedotto industriale e nuovi collegamenti con l’impianto di fitodepurazione (stima: 15.500.000 €).

¹ Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, “Progetto *Adriagateway*”, *progetto strategico di investimenti coordinati per il rilancio logistico/industriale del sistema portuale/territoriale del mare adriatico orientale in una prospettiva europea di transizione verde, tecnologica e digitale (2020-2026)*.

L'evoluzione effettiva, del percorso a livello nazionale del Dispositivo di Ripresa e Resilienza, ha permesso in realtà esclusivamente lo sviluppo di alcuni ambiti del progetto "Adriagateway", proposti dalla AdSP diversi dei quali hanno comunque importanti implicazioni sull'ambito del Consorzio.

I dettagli di tali progetti approvati nell'ambito del PNRR (Fondo Complementare) sono forniti nel seguito. In generale, gli investimenti previsti mirano al perseguimento di un modello di sviluppo integrato e coordinato del porto e delle infrastrutture collegate, in particolare andando a:

- migliorare le connessioni di ultimo miglio dei terminali esistenti e in via di sviluppo, integrando nelle reti infrastrutturale complessiva a servizio del porto e della zona industriale nuove opere ferroviarie (es. stazione di Servola) e viarie (raccordi di collegamento ai terminali situati fra Servola e Canale Navigabile);
- garantire elevati standard di accessibilità marittima ai terminali esistenti e in via di sviluppo, attraverso interventi di dragaggio dei fondali e la costruzione di una cassa di colmata;
- riconvertire in chiave logistico-produttiva siti industriali dismessi e localizzati nell'immediato retroterra della zona di espansione portuale, nell'ottica di insediarvi attività logistiche e produttive in grado di beneficiare grandemente dell'accessibilità diretta alle infrastrutture di trasporto;
- elevare il livello di efficienza operativa e ridurre le emissioni inquinanti derivanti dalle operazioni portuali.

Nella tabella sotto riportata sono illustrate le opere nelle quali si declina l'investimento pubblico complessivo, che ammonta a 385,5 Milioni di Euro.

Ambito di riferimento	Descrizione	Costo
<i>Punto Franco Nuovo del Porto di Trieste</i>	Estensione delle infrastrutture comuni per lo sviluppo del Punto Franco Nuovo del Porto di Trieste e integrazione ferroviaria.	€ 180.000.000
<i>Area industriale Noghere</i>	Opere preparatorie all'insediamento di attività logistiche ed industriali in zona Noghere, in vista dell'integrazione con il costruendo terminal portuale Noghere.	€ 60.000.000
<i>Terminal Ro-Ro/ Multipurpose Noghere</i>	Banchinamento parziale del Terminal Noghere nel Porto di Trieste, comprensivo di dragaggio del canale di servizio e di collegamento alla viabilità.	€ 45.000.000
<i>Upgrade Terminal Container Molo VII</i>	Componenti di intervento nel progetto di ammodernamento infrastrutturale e funzionale del terminal contenitori del Molo VII nel Porto di Trieste.	€ 100.500.000

Di particolare importanza, per il Consorzio, si configura il progetto definito come "Opere preparatorie all'insediamento di attività logistiche ed industriali in zona Noghere, in vista dell'integrazione con il costruendo terminal portuale Noghere" e di cui si tratterà più avanti.

La finalità dell'intervento per cui si sono resi disponibili i fondi pubblici è di rendere tale sito, attraverso adeguate opere di bonifica ambientale e di urbanizzazione, idoneo all'insediamento di attività logistiche e/o industriali. L'operazione comprende, oltre alla predisposizione delle infrastrutture dei sotto-servizi (elettricità, gas ed acqua), con potenziali adeguati anche per le attività industriali, la predisposizione di opere viabilistiche per

l'attraversamento della S.P. n. 14 (Trieste-Muggia) e il collegamento con l'area del costruendo terminal portuale Noghère.

L'intervento previsto nella zona interna delle Noghère è comunque strettamente connesso con il terzo intervento finanziato nel PNRR lungo la fascia di costa (Banchinamento parziale del Terminal Noghère, comprensivo di dragaggio del canale di servizio e di collegamento alla viabilità), il quale costituisce la prima parte della realizzazione del nuovo terminal portuale in area Noghère, opera già prevista nel PRP vigente, che comprenderà la costruzione di circa 650 m di banchina e il dragaggio del fondale antistante.

L'insieme dei due interventi costituisce quindi il nucleo di una prima fase di infrastrutturazione dell'area portuale delle Noghère, sito da anni dismesso ed in attesa di riconversione. Tali infrastrutture costituiranno il volano per investimenti di operatori privati nelle aree limitrofe (aree industriali esterne al PRP), aree per le quali c'è un forte interesse da parte degli operatori interessati ad avere nuovi sbocchi sul mare.

Va peraltro sottolineato come i segnali di interesse provengano da contesti produttivi differenziati, per quanto tutti collegati all'"eccellenza logistica" del contesto portuale e ferroviario: si possono citare, a titolo meramente semplificato e senza alcuna eshaustività sia i settori dell'industria di base (seppure in forme avanzate ad elevata compatibilità ambientale) sia quelli di industrie "leggere", ad alto valore aggiunto, che ricercano nel contesto di insediamento anche bacini di manodopera con competenze altamente qualificate.

Come segnalato nell'introduzione, l'imminente varo del PNRR si verifica infatti in una situazione nella quale, nel corso dell'ultimo anno, si sono rinforzati i segnali di attenzione da parte di importanti investitori internazionali verso l'area del contesto portuale/industriale di riferimento. Indipendentemente dagli esiti di specifiche iniziative industriali, che richiedono comunque di passare in ogni caso al vaglio di processi valutativi complessi, si può affermare con un certo ottimismo che lo "scenario degli investimenti potenziali" collegati all'attrattività dell'Area Giuliana, appare ulteriormente rinforzato rispetto all'anno passato, in un quadro che pur lentamente, grazie ai vaccini, vede attivarsi a livello nazionale e europeo un percorso di ripresa "post-pandemica".

In questo senso, con particolare riferimento alle "trasformazioni leggere", anche il modello delle "piattaforme logistico produttive" rappresentato odiernamente dalla zona franca interna "Freeste" di Bagnoli ha mostrato il proprio potenziale attrattivo, confermando peraltro l'importanza di definire con ancora più forza il modello funzionale della "trasformazione industriale" in punto franco.

Tornando all'operazione finanziata dal PNRR, si noti tuttavia che l'investimento nella zona interna delle Noghère, e quindi nell'area consortile, si configura come un'azione indipendente da specifiche future finalizzazioni operative, essendo costituito da una serie di interventi di base che renderanno il sito potenzialmente destinabile allo sviluppo "aperto" di diverse alternative di sviluppo industriale o logistico o misto che dovranno essere avviate in base alle procedure e valutazioni richieste dalle norme.

Si tratta di un progetto che, per quanto avviato dalla AdSP, richiederà di fatto, già a breve termine, un ruolo protagonista del Consorzio, chiamato a gestire direttamente - sebbene a valle di un protocollo che coinvolga l'AdSP - gli interventi, sia per quel che riguarda le acquisizioni delle aree sia per le attività di urbanizzazione

SVILUPPARE LA STRATEGIA DELLO "SPORTELLINO UNICO"

In ordine ai servizi alle imprese, oltre che la gestione delle reti infrastrutturali, permane centrale l'obiettivo di promuovere la disponibilità, per le imprese insediate, di servizi di varia natura (più oltre analiticamente descritti), riconoscendo a questo ambito un potenziale crescente di attività, soprattutto nel coordinamento dei servizi da erogare alle aziende che intendono insediarsi (Sportello Unico - "One Stop Shop") e dei servizi avanzati per l'innovazione.

Coerentemente con tale obiettivo, nel 2020 il Consorzio ha proceduto alla sottoscrizione di due protocolli di intesa con altre amministrazioni competenti titolari di funzioni amministrative collegate allo Sportello Unico e ha in programma di coinvolgere altre amministrazioni o gestori di pubblici servizi.

Fra le attività legate allo “Sportello Unico”, nel corso del 2020, è stata avviata una collaborazione sperimentale (già precedentemente citata) con l’Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, volta a razionalizzare e snellire il rapporto fra imprenditori e amministrazione doganale, attraverso iniziative volte a far conoscere alle imprese le attività dell’Agenzia.

L’importanza degli aspetti relativi ai rapporti fra le imprese e gli ambiti di competenza dell’Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, è sottolineata dall’intenzione, da parte del Consorzio, di investire alcune risorse, nel corso del periodo di gestione del PI 2022-2024, per la realizzazione di servizi di supporto alle imprese in tema di accise e di semplificazioni doganali.

Va infine considerato che fra gli obiettivi posti dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile (MIMS) Alle Autorità di Sistema Portuale per l’anno 2021 vi è l’implementazione dello Sportello Unico Amministrativo (SUA) per diverse procedure di interesse delle AdSP. Pur trattandosi di procedure e quindi percorsi completamente differenti, è obiettivo integrato del Consorzio e dell’Autorità di Sistema Portuale sviluppare i sistemi di “Sportello Unico Amministrativo” digitalizzati, motivo per cui, con il progredire del percorso di sviluppo del SUA presso la AdSP, si potrà immaginare (in particolare dal 2022) l’istituzione di qualche quadro di collaborazione per il trasferimento reciproco di know-how in materia di SUA.

LE RELAZIONI ISTITUZIONALI

i. Con la Regione FVG:

- per il sostegno alla componente “lavoro” e al welfare aziendale

Nel corso del 2021 si è concluso il progetto condiviso con la Direzione regionale lavoro, Formazione, istruzione e Famiglia della Regione FVG nato dalla volontà di supportare specifiche esigenze delle realtà imprenditoriali locali in ambito occupazionale/lavorativo attraverso gli strumenti e i servizi resi disponibili dalla regione. Il progetto ha consentito di analizzare i profili professionali presenti nelle aziende così da poter aggiornare gli strumenti che la Regione utilizza per la ricerca del personale agevolandone il relativo inserimento.

Il Progetto, che ha interessato solo un certo numero di aziende, ha consentito di raccogliere n.95 vacancy, di far conoscere i servizi che la Regione offre e di adeguare i servizi formativi al fine di migliorare l’incontro tra domanda e offerta di lavoro.

Consapevoli che queste collaborazioni rafforzano la fiducia nelle istituzioni, il Consorzio e la Direzione regionale Lavoro hanno intenzione di proseguire l’analisi del tessuto imprenditoriale così da assicurare l’erogazione di servizi alle imprese stabilite nel comprensorio consortile e dei lavoratori presso di esse occupati.

Il consorzio ha anche in programma di condividere con le istituzioni competenti l’avvio di percorsi di welfare aziendale così da accompagnare le aziende nella ricerca di soluzioni che possano rispondere alle esigenze di welfare dei dipendenti

- Il sostegno alla conoscenza delle opportunità

Nel corso del prossimo triennio, grazie alla collaborazione con l’Agenzia lavoro & Sviluppo Impresa, che è un ente della Regione FVG, si procederà a potenziare il servizio di supporto alle aziende per avvicinarle alle politiche che la regione riserva alle attività produttive e al lavoro, a far conoscere e rendere più accessibili i percorsi per utilizzare gli incentivi regionali, a far conoscere agli studenti il tessuto produttivo locale.

- **Il sostegno alla metalmeccanica**

Nel 2021 è stato sottoscritto un protocollo di collaborazione con il COMET srl “Cluster metalmeccanica FVG” per incentivare, a favore delle imprese, in particolare del settore della Metalmeccanica, insediate nel proprio comprensorio, attività innovative mediante la promozione, la condivisione di strutture, lo scambio e il trasferimento di conoscenze e competenze, contribuendo efficacemente alla creazione di reti, alla diffusione di informazioni e alla collaborazione tra le imprese

ii. **con i soggetti della ricerca**

Nella sfida lanciate dall’economia e dalla società, costituiscono asset fondamentali le collaborazioni con centri di eccellenza come quella con la Scuola Superiore di Studi Avanzati (SISSA), già avviata nel 2019, e l’Università degli Studi di Trieste sono quelle che nell’ambito temporale del PI 2022-2024 appaiono le più promettenti ed è obiettivo sviluppare ulteriormente i potenziali di tali relazioni.

In particolare grazie al protocollo sottoscritto con il Dipartimento di Ingegneria Civile e Architettura dell’Università degli Studi di Trieste, nel corso del 2021 è stato avviato e concluso un primo tirocinio formativo.

iii. **con l’Agenzia delle Dogane e dei Monopoli**

Continua la collaborazione con l’Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, per favorire gli insediamenti industriali nelle zone di competenza del Consorzio alleggerendo gli oneri che gravano sulle imprese tramite una maggiore conoscenza degli adempimenti di pertinenza delle stesse e realizzare momenti di incontro, anche tramite la creazione di uno sportello unico degli insediamenti (One shop stop) in cui interagire con le imprese dando loro modo di rappresentare le problematiche incontrate così da acquisire direttamente il ventaglio delle possibili soluzioni da attivare.

LA TRANSIZIONE DIGITALE E LO SVILUPPO DELLA IDT

Il tema dello sviluppo dell’IDT, che peraltro si colloca pienamente nella linea di quella “rivoluzione digitale” evocata, fra l’altro, dalla cornice europea del “Dispositivo di Recupero e Resilienza”, si configura come uno degli ulteriori campi nei quali le istanze legittime di un ente chiamato a produrre internamente servizi territoriali di elevata qualità si confrontano con disponibilità di risorse non sempre armoniche a tali obiettivi (anche in termini di personale, sotto diversi aspetti, compreso quello della necessarie attività di formazione).

Per poter realizzare una Infrastruttura Dati Territoriali che guidi il Consorzio nelle scelte strategiche è infatti necessario, un lungo e complesso lavoro di raccolta e digitalizzazione dei dati già esistenti e da rilevare che consenta di mappare il territorio.

Tra gli interventi programmati, l’ottimizzazione della procedura di insediamento: grazie anche al supporto degli Uffici SUAP dei Comuni di riferimento, si svilupperanno processi di semplificazione delle attività istruttorie e autorizzative, accessi riservati alle aziende .

Anche in tema di IDT, si proseguirà, in parallelo, a cercare accordi d’interoperabilità con gli altri soggetti territoriali, per l’armonizzazione e lo scambio di dati territoriali di comune interesse; in particolare con i Comuni dei territori di competenza territoriale, per quanto riguarda i temi della pianificazione. Si prevede anche di interessare l’Agenzia delle Entrate per i dati catastali e la Regione FVG per i dati ambientali.

IL SOSTEGNO ALLA “TRANSIZIONE VERDE” E LA POLITICA AMBIENTALE

Coerentemente con le proprie funzioni istituzionali, il Consorzio, ispirandosi agli Obiettivi strategici Europei che vogliono l’Europa più verde e a quelli della “Rivoluzione verde e transizione ecologica” del PNRR, intende sostenere il ricorso a strumenti diretti a rendere la zona industriale più verde, più circolare e più digitale, sostenendo la produzione di energia da fonti rinnovabili e sviluppando reti di trasmissione; promuovendo e sviluppando la filiera dell’idrogeno; sostenendo la transizione verso mezzi di trasporto non inquinanti; migliorando l’efficienza energetica e la performance antisismica dei propri edifici.

In tale contesto il Consorzio intende avvalersi della collaborazione di soggetti qualificati per effettuare un’approfondita analisi del fabbisogno energetico delle imprese insediate, delle potenzialità di produzione energetica da fonti rinnovabili (p.e. superficie utile di coperture da impiegare per l’installazione di pannelli fotovoltaici, idrogeno verde, ecc.) e procedere a valutare le modalità più idonee di finanziamento delle soluzioni progettate, tenute in considerazione le dimensioni della profittabilità, della bancabilità e della competitività, purché tutte rivolte al conseguimento degli obiettivi della de-carbonizzazione e dell’economia circolare.

L’obiettivo è quello di:

- Individuare ulteriori fonti di produzione di energia (fotovoltaico, eolico, geotermico, impianti di concentrazione solare)
- Definire un’ energy community in ambito industriale e terziario (centri logistici)
- Definire la Distribuzione dei flussi energetici e informativi
- Sviluppare progetti compreso il finanziamento per la realizzazione delle tecnologie di transizione energetica

Tale complesso di obiettivi, appartenenti anzitutto alle dimensioni energetica e infrastrutturale, andrà perseguito in via sinergica con le progettualità riconosciute come meritevoli di finanziamento dal Dispositivo nazionale di Ripresa e Resilienza proposte dall’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale negli ambiti di propria competenza e rivolte a trasformare alcuni ambiti dello scalo marittimo da meri utilizzatori a luoghi deputati alla produzione e allo stoccaggio di energia prodotta in via sostenibile sul piano ambientale.

Infrastrutture verdi

La strategia europea per le infrastrutture verdi sottolinea la necessità di garantire che queste rientrino nella pianificazione e nello sviluppo territoriale integrandole con le politiche i cui obiettivi possano essere raggiunti ricorrendo a soluzioni basate sulla natura.

Il Consorzio, in armonia con gli obiettivi regionali, avrà cura di mantenere in buone condizioni l’ecosistema in cui si colloca la zona industriale accedendo anche ai finanziamenti che l’UE mette a disposizione per la realizzazione di queste infrastrutture.

In questo contesto il Consorzio intende anche promuovere con le aziende accordi di sponsorizzazione per la valorizzazione e successiva manutenzione di aree verdi di proprietà posti in punti particolarmente strategici della zona industriale al fine di un miglioramento quantitativo ed estetico delle aree.

LA MOBILITÀ ALTERNATIVA

Sempre in campo ambientale, importanza essenziale devono continuare ad assumere, in prospettiva strategica, obiettivi collegati ai molteplici aspetti della “sfida verde” che, solo come esempio, possono andare – come già ribadito anche nel precedente PI - dall’applicazione progressiva dei principi dell’economia circolare sino al varo di una

pianificazione capace di valorizzare le risorse ambientali adatte alla fruizione pubblica o le modalità di trasporto meno inquinanti (es. “ciclabilità”) o della ri-qualificazione energetica.

In relazione a questi elementi, è certamente obiettivo del presente PI 2022-2024 procedere ulteriormente nel coordinamento con le politiche regionali di settore. In tal senso, rinforzando la linea già tracciata nei precedenti PI, è intenzione del Consorzio approfondire, in particolare, alcune tematiche strategiche, come ad esempio quella della mobilità intesa in senso ampio (in una prospettiva, ad esempio, dello sviluppo del “ciclabile” ma anche dell’“elettrico”) o della ri-qualificazione energetica dell’ambito consortile, andando, quindi, oltre le prime iniziative adottate in tal senso (come, ad esempio, la riattivazione degli impianti fotovoltaici), puntando ad identificare e creare valori collegati agli aspetti energetici e ambientali, così da poter anche indirizzare le scelte di investimento degli insediati conciliandole con una logica di ottimale allocazione delle aree e delle risorse.

Va infine ricordato come nell’ambito del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, in sinergia con l’Autorità di Sistema Portuale, il Consorzio abbia inserito tra i progetti finanziabili quello della realizzazione di reti di erogazione di energia elettrica e GNL/GPL destinata all’alimentazione di veicoli stradali a basso impatto ambientale.

LO SVILUPPO DEI SERVIZI ALLE IMPRESE

- *lo strumento delle infrastrutture*

Il Consorzio Giuliano è caratterizzato dalla presenza di una rete importante di raccordi ferroviari. Grazie anche al supporto della Regione che ha esteso la concessione ai Consorzi di trasferimenti in conto capitale anche alla manutenzione di raccordi ferroviari, si provvederà nel corso del prossimo triennio a programmare interventi volti a migliorare il servizio ferroviario.

Coerentemente con gli obiettivi di sviluppo del sistema ferroviario portuale e del retroterra industriale, nel corso del 2022 è prevista la riattivazione del collegamento Stazione di Aquilinia – Area FreeEste (ex Wärtsilä) e successivamente quello della Stazione di Aquilinia – Area “Ex Aquila” (futuro Terminal marittimo Noghere).

La riattivazione del raccordo ferroviario di connessione Stazione di Aquilinia – Area FreeEste (ex Wärtsilä) comporterà la realizzazione sull’intersezione via Flavia / via Frigessi una rotatoria adeguata ad assicurare il collegamento di tutti i rami dell’intersezione e l’effettuazione di tutte le manovre oggi possibili e la chiusura del collegamento viario tra via Frigessi – Strada della Rosandra in corrispondenza del binario da riattivare.

Le prospettive di sviluppo ferroviario interesseranno anche il raccordo fra la Stazione di Aquilinia e la Stazione Muggia il quale, attraverso il tunnel di Montedoro, serve una zona a monte di Via delle Saline che, fra le altre opportunità, potrebbe vedere sorgere nuovi insediamenti logistico/industriali interessati al servizio ferroviario.

In tale prospettiva è stato previsto il rinnovo dell’attraversamento stradale della Strada delle Saline mediante la completa sostituzione del relativo tratto di binario facente parte del raccordo di dorsale per la Valle delle Noghere.

Per quel che concerne il sistema di adduzione stradale e ferroviario alle aree di nuovo sviluppo portuale (“Terminal Noghere”), si sottolinea l’opportunità che i progetti relativi contribuiscano ad un miglioramento strutturale dell’accessibilità dell’area, in particolare sul versante viabilistico.

Si prefigura dunque come un’opportunità possibile, da promuovere nell’interesse di tutti i soggetti, l’ipotesi (attualmente in fase di pre-disegno) che preveda – naturalmente in accordo con i soggetti, anche privati, proprietari delle aree interessate – una leggera traslazione parallela, verso nord, dell’ultima parte del segmento ferroviario Aquilinia-Terminal Noghere, riducendo così, pressoché in modo assoluto, gli impatti sulla parallela viabilità stradale (“Via Flavia”).

Il Coselag, in merito a tale ipotesi, supporta una visione progettuale che, pur temperando pienamente le esigenze di accessibilità degli operatori, riduca al massimo le interferenze di attraversamento fra viabilità e linea ferroviaria.

Più in generale, in tutta la porzione di area compresa fra Via Flavia e il Canale Navigabile, è opportuno avviare gradatamente un percorso di razionalizzazione dell'infrastrutturazione stradale

Fra le priorità vi è quella, coerente anche con le richieste (espresse anche da parte della Capitaneria di Porto nel corso del 2021 alla AdSP), di elevare il gradiente di sicurezza operativa delle aree di banchina del Canale Industriale e in questa direzione va l'ipotesi di chiusura al pubblico delle aree viabili dell'immediato retrobanchina sul lato "Sud" del Canale Navigabile.

In tale visione, il fascio di binari presente lungo la banchina Sud perde di attrattività sia per la componente sicurezza/manutenzione (molteplici interferenze lato strada anche su tratti soggetti a flussi di traffico ingenti), sia per la componente commerciale (il costo del mantenimento dei raccordi unito al costo dell'attività di manovra in condizioni "degradate" risulta difficilmente sostenibile).

L'infrastruttura stradale è stata già interessata da importanti interventi di manutenzione straordinaria che hanno incontrato grande apprezzamento da parte della popolazione industriale. Nel corso del prossimo si continueranno gli interventi su altre tratte stradali.

Di rilevante importanza sono le opere stradali gravitanti intorno all'area del Canale Navigabile e delle principali infrastrutture ferroviarie; opere stradali che richiedono, più di altre, di essere affrontate in una prospettiva di pianificazione integrata. In questo senso potrebbe essere utile approfondire con l'AdSPMAO l'opportunità di concordare un quadro generale di collaborazione per ottimizzare, nell'ambito indicato, i processi di disegno lay out, manutenzione e gestione della rete.

- **lo strumento del Porto Franco**

In relazione ai potenziali investimenti produttivi nell'area del Consorzio, è opportuno prendere in esame la questione dell'implementazione dello strumento del "Porto Franco", trascorsi ormai più di tre anni dall'approvazione del Decreto ministeriale del luglio 2017 ed essendosi già realizzata, grazie al ruolo della società dell'Interporto di Trieste, l'apertura della prima nuova zona franca interna localizzata nel sito di Bagnoli della Rosandra (FREEeste).

In tema di "Porto Franco" va innanzitutto ricordato il principio generale ed essenziale secondo il quale le strategie di sviluppo del porto franco sono di fatto le medesime del porto di Trieste. Infatti, il Porto Franco Internazionale di Trieste e, più correttamente, i diversi punti franchi del Porto di Trieste, geograficamente coincidono in larga parte, indubbiamente la più rilevante, con le aree del Porto di Trieste stesso, benché sia vero che il modello dei punti franchi non costieri (quale è la zona franca FREEeste) si caratterizza, per il futuro, in interessanti prospettive di sviluppo.

A fine 2020 risultavano ricompresi nei punti franchi: il Porto Nuovo con i Moli V, VI VII e parte di Scalo Legnami; a inizio 2021, il punto franco dello Scalo Legnami è stato ampliato con Decreto del Presidente dell'AdSPMAO n. 165, andando a comprendere la nuova infrastruttura della Piattaforma Logistica. Chiudono l'elenco delle zone franche quella di San Sabba – Oli minerali, la già citata FREEeste e il Porto Industriale (attualmente sospeso).

Si può dunque affermare che, in linea di principio, molte delle strategie che l'AdSPMAO ha messo in campo, a titolo esemplificativo, per implementare il traffico ferroviario con il potenziamento della stazione ferroviaria di Aquilinia, il recupero del binario verso FREEeste e le prospettive di recupero del raccordo di Muggia, il comprensorio unico ferroviario, la Piattaforma Logistica, il progetto di un nuovo Terminal marittimo Noghere e la prevista estensione a quest'area dello status di punto franco, evidenziano come la pianificazione strategica del Porto Franco richiamata dall'art. 4 del Decreto del luglio 2017 già citato, coincida con la più ampia visione strategica dell'ambito del porto di Trieste e del Consorzio.

Focalizzandosi sul particolare aspetto della relazione fra lo strumento del "Porto Franco" e gli investimenti strettamente industriali, emerge il fatto che lo status di punto franco è considerato sempre più, da molti potenziali investitori, come un elemento essenziale per giustificare un investimento produttivo nell'area. In questa prospettiva,

tale strumento rappresenta una fonte di ricadute economico-occupazionali nette sul sistema Paese ad opera dei potenziali nuovi investimenti in zona franca da parte di soggetti che, non vi fossero i vantaggi doganali del “Porto Franco”, preferirebbero verosimilmente localizzarsi in aree extra Ue o comunque non italiane, riducendo così i benefici per il territorio nazionale.

- ***L’attrattività dell’investimento: nuovi strumenti per l’erogazione dei servizi e le strategie di marketing***

Il Consorzio intende avviare nel corso del prossimo triennio, la sperimentazione di un nuovo modello per l’erogazione di servizi alle imprese, ottimizzando le procedure di insediamento, offrendo alle imprese che intendono insediarsi la conoscenza dei benefits economici previsti dalle normative regionali, nazionali ed europee, adottando strumenti che consentano alle aziende di supportare le proprie decisioni valutando la fattibilità tecnica e economica e finanziaria dei progetti di insediamento e investimento.

Risulta altresì coerente con questo obiettivo, la volontà del Consorzio di sviluppare strategie di marketing territoriale e comunicazione integrata finalizzata a far conoscere non solo le opportunità dell’offerta localizzativa, ma anche le eccellenze già presenti sul proprio territorio.

- ***Ri-sviluppo integrato di aree dismesse e non utilizzate e valorizzazione del patrimonio consortile.***

La Legge 03/2021 ha dedicato un intero capo al Riuso e recupero delle aree e degli edifici inutilizzati da destinare allo sviluppo delle attività produttive e alla riconversione delle aree compromesse dalla crisi economica, assegnando ai Consorzi un ruolo centrale.

La consapevolezza che la maggior parte dei terreni in disponibilità del Consorzio ricade nel sito inquinato sia di competenza statale che regionale, la conseguente scarsissima attuale disponibilità di aree greenfield da offrire per nuovi insediamenti, e la correlata esigenza di contenere il consumo del suolo hanno portato all’individuazione di aree del comprensorio dismesse e non utilizzate, non necessariamente di attuale proprietà dell’ente, con l’intento di proporre e discutere con altri portatori di interesse possibili modelli di rivalorizzazione integrata delle stesse. Modelli nei quali il ruolo del Consorzio e degli enti pubblici collegati (in primis l’AdSPMAO) potrebbe essere anche quello di investitore.

Tale progettualità, vedrebbe il Consorzio e l’AdSPMAO protagonisti di uno sviluppo territoriale integrato a fini logistico/industriale, sfruttando anche le opportunità del regime internazionale di Punto Franco.

In quest’ottica il Consorzio intende procedere all’acquisto mediante risorse proprie di un terreno in prossimità della stazione ferroviaria di Aquilinia da destinare a insediamenti che necessitano dei raccordi ferroviari presenti lungo i confini dello stesso, oltre che di piccole porzioni di aree per la realizzazione di rotatorie, oltre ancora alla realizzazione di nuove aree di sosta attrezzate con colonnine per la ricarica elettrica.

Infine, nell’ambito degli obiettivi volti alla “valorizzazione del patrimonio” si inserisce, sia la valutazione di ricomprendere, ai sensi dell’art. 62 LR 05/2015, nei propri ambiti di competenza anche aree D2 e D3 dei Comuni vicini, sulla base di specifiche intese con i relativi enti locali il monitoraggio tecnico delle opere d’arte collegate alle infrastrutture di trasporto (es. gallerie, viadotti) ai fini di garantire la massima affidabilità e sicurezza agli utenti.

- **La valorizzazione delle opportunità collegate ai processi di riperimetrazione del SIN**



Tav. 3 "Area Noghere": elaborazione grafica delle aree – descritte in rosso – ancora in Sito di Interesse nazionale (SIN). Fonte: Ministero della Transizione Ecologica

Nel corso del 2021, il Ministero della Transizione Ecologica ha finalmente proceduto alla cosiddetta "seconda riperimetrazione del SIN" di Trieste, per effetto della quale per la maggior parte delle aree precedentemente in area SIN è la Regione FVG è subentrata al Ministero nella titolarità dei relativi procedimenti ai sensi dell'art. 242 del Dlvo 152/2006.

L'immagine riprodotta nella Tav. 3 evidenzia in rosso le aree restate nella competenza del Ministero: il sito è ubicato a sud-est della Città di Trieste e attualmente comprende un'area di circa 1.400 ettari. La parte a terra del sito occupa una superficie di circa 200 ettari, ricadente nei territori dei Comuni amministrativi di Trieste e Muggia e confina ad est con il Comune di San Dorligo della Valle; la parte a mare comprende 1200 ettari e si trova compresa entro la parte più orientale del Golfo di Trieste, coincidente con l'area portuale che si estende dal Molo V del Porto Franco Nuovo fino a Punta Ronco ed è delimitata verso il largo dalle dighe foranee.

Ciò ha consentito già da subito di accelerare l'istruttoria di molti procedimenti ambientali che da tempo attendevano un esito.

Come sottolineato anche nei PI precedenti e condiviso nel corso delle Conferenze di Servizi indette per il Consorzio Giuliano, a differenza di tutti gli altri Consorzi della RAFVG, il tema delle bonifiche non solo è strategico, ma assorbe potenzialmente risorse molto rilevanti, con impatti, attuali e prospettivamente futuri, anche sulle domande di contributo presentate al Servizio sviluppo economico locale.

- **Lo sviluppo del Piano Territoriale Infraregionale (PTI) nella prospettiva ambientale e delle relazioni con il Piano Paesaggistico Regionale_FVG (PPR_FVG)**

Come noto in base all'art.65 della L.R.03/2015, al Consorzio, limitatamente alle aree di competenza, sono affidate funzioni di pianificazione territoriale per il perseguimento dei propri fini istituzionali.

Nell'ambito dei propri obiettivi di natura generale e strategici, nel 2021 il Consorzio ha avviato grazie al supporto di esperti del settore, l'aggiornamento del PTI (la cui ultima versione risaliva al 2013) al fine di superare disallineamenti

normativi e applicativi, a valutare modifiche e/o integrazioni relative all'uso del suolo così da poter attuare strategie territoriali efficaci e rispondere ai nuovi stimoli insediativi portati anche dalle attività marittime e portuali e conseguenti alla riconversione dell'area a caldo della Ferriera di Servola, del Terminal delle Noghère progettato sulla sponda Sud del Canale Navigabile o degli spazi a monte di via delle Saline nel Vallone di Muggia.

Oltre agli aspetti delle bonifiche e a quelli relativi al regime autorizzativo di particolari interventi dalle valutazioni d'impatto ambientale alle AIA, AUA, PAUR, ecc, il tema ambientale, in senso lato richiede di rinforzare ulteriormente i processi di coordinamento con il vigente Piano paesaggistico della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, approvato con Decreto del Presidente della Regione del 24 aprile 2018, n. 0111 e alla luce delle recenti modifiche e integrazioni normative (*in particolare ci si riferisce all'art. 101 della LR 6/2021 di modifica dell'art.14 della LR 5/2007: Qualora il piano territoriale infraregionale o sua variante interessi beni tutelati ai sensi della Parte III del decreto legislativo 42/2004, l'ente di cui al comma 1 provvede alla valutazione di adeguamento degli aspetti paesaggistici al Piano paesaggistico regionale ai sensi dell'articolo 57 quater, comma 3, e, prima dell'adozione, ne dà comunicazione al competente organo periferico del Ministero della cultura al fine di acquisire le eventuali valutazioni e determinazioni e il parere di cui all'articolo 14, comma 8, delle norme tecniche di attuazione del Piano paesaggistico regionale [...]*)

La dovuta attenzione alle indicazioni di sviluppo riconducibili al PPR_FVG non si limita ai soli aspetti formali e procedurali di singoli interventi o modifiche puntuali di Piano, ma si ricollega al processo, già avviato, e ben più ampio e sostanziale di aggiornamento del PTI, il quale, proprio nella prospettiva di un adeguamento con il Piano Paesaggistico, oltre che di armonizzazione con i PRGC dei tre Comuni interessati per territorio e con il PRPortuale di Trieste, dovrebbe permettere, in misura superiore al passato, una definizione delle strategie di sviluppo, anche in termini qualitativi (ad esempio a livello edilizio o infrastrutturale), favorendo anche semplificazioni delle procedure di insediamento per i possibili investitori proprio in relazione al soddisfacimento dei parametri qualitativi collegati al tema paesaggistico.

Si possono sinteticamente richiamare alcuni degli obiettivi ambientali paesaggistici relativi alla qualificazione - riquilibratura dei progetti di intervento in corso di definizione e implementazione all'interno del PTI.

Un primo obiettivo fa riferimento al conseguimento di un elevato grado di qualità insediativa e "vivibilità" della zona, connessa alla efficienza e sostenibilità delle dotazioni infrastrutturali e alla qualità dei servizi (alle imprese ed alle persone). Con promozione di progetti di valorizzazione dell'ambiente fisico e del paesaggio sia a livello di singola impresa che nel complesso dell'area COSELAG. In questo quadro si inserisce la definizione di criteri guida (Abaco per interventi nelle aree scoperte) per un corretto inserimento dei nuovi insediamenti e degli interventi di recupero delle aree dismesse, attraverso:

- zone "verdi" di protezione verso le zone residenziali;
- eventuale stralcio di aree non destinabili alla produzione industriale/artigianale a favore di interventi mirati su aree da potenziare e riquilibrare;
- una idonea conformazione delle strutture edilizie e delle opere di urbanizzazione;
- mascherature perimetrali a verde con funzione paesaggistica verso le aree agricole/forestali;
- la cura delle soluzioni architettoniche per gli elementi di affaccio sugli spazi pubblici,
- la definizione degli elementi di arredo e di segnaletica finalizzati a dare riconoscibilità all'area.

Un secondo obiettivo fa riferimento alla limitazione dell'uso di risorse naturali, valorizzazione dell'uso corretto delle risorse energetiche di fonte rinnovabile (FER) e promozione del riciclo e del riuso, attraverso la definizione, localizzazione e progettazione, con criteri e standard di elevata efficienza tecnologica ed a seguito di specifico approfondimento di fattibilità, di adeguate dotazioni ecologiche ed energetiche (comprendente ad esempio la valutazione del potenziale energetico fotovoltaico delle coperture degli edifici produttivi dell'intero comprensorio COSELAG e la sua integrazione paesaggistica).

Un terzo, l'introduzione di criteri APEA (Aree Produttive Ecologicamente Attrezzate) all'interno del sistema di gestione dell'area COSELAG, al fine di:

- incoraggiare i settori economici a basso impatto ambientale e le tecnologie e i prodotti puliti,
- attivare una strategia per il riciclo per tutti i rifiuti di produzione industriale;
- migliorare il trattamento delle acque di fognatura e reflue,
- controllare le emissioni in atmosfera, il rumore e gli odori,
- incoraggiare un uso efficiente dell'energia e dei rifiuti nei sistemi di produzione di energia,
- assicurare la disponibilità di infrastrutture ecologiche adeguate (piattaforma depurativa, ecc.),
- incrementare il sistema di trasporto integrato (con la promozione dell'uso del trasporto ferroviario, marittimo e l'uso di autobus, tram, piste ciclabili, ecc.),
- fornire informazione ed assistenza alle politiche ambientali delle aziende (per esempio raccomandazioni/istruzioni per l'utilizzo efficiente dell'energia, linee guida per una corretta prassi di smaltimento, ecc.);
- fornire servizi alle aziende e agli addetti (lavanderie industriali, servizi mensa convenzionate, foresterie per lavoratori, servizi e presidi medicali di primo soccorso, asili per infanzia, ecc.).

Area della ex Ferriera di Servola

A tal proposito va ricordato che il 2020 ha visto la sottoscrizione dell'Accordo di Programma per il rilancio e riconversione industriale e logistico-portuale dell'area dello stabilimento produttivo della Ferriera di Servola, presente in area SIN. Sono stati previsti interventi di parte privata relativi alla chiusura della porzione di stabilimento produttivo dell'"area a caldo" con l'obiettivo di riqualificarne le relative aree per attività logistico-portuali, la riqualificazione e implementazione dell'"area a freddo" e la contestuale riconversione della centrale termoelettrica, mentre alla parte pubblica sono stati attribuiti interventi di messa in sicurezza della falda dell'area. Tale accordo comporterà la necessità di adeguare lo strumento del PTI ridisegnando le aree di competenza portuale e quelle di competenza consortile.

Il percorso amministrativo avviato richiede nella presente fase di integrare le strumentazioni di Pianificazione Infraregionale con i dispositivi dell'AdP, ad iniziare dal processo di demanializzazione/demanializzazione in corso per alcune aree oggetto dell'AdP. In questo scenario, un quadro coordinato di revisioni pianificatorie, che includa anche il Piano Regolatore Portuale, oltre che il PTI sembra quanto mai opportuno.

La riconversione industriale dell'Area Noghere ex Aquila

L'aggiornamento del PTI interesserà anche l'area industriale di Muggia di proprietà della società ungherese Adriaport che vedrà la realizzazione di un terminal portuale con annesso aree logistiche scoperte e coperte ad alta accessibilità infrastrutturale, destinato ai traffici marittimi. L'area ospiterà attività di trasformazione industriale e potrà essere attivato il regime del Punto Franco per effetto dell'applicazione dell'art. 1 commi 618/620 L.190/2014 e del Decreto Interministeriale del 17.07.2017

- lo strumento dei finanziamenti europei

Il Consorzio intende assolvere alla sua mission di motore per la creazione e lo sviluppo di attività produttive e imprenditoriali, nell'ottica di una vera e propria "agenzia di sviluppo", anche grazie alle opportunità di finanziamento che l'Unione Europea metterà a disposizione nel quadro finanziario pluriennale 2021-2027.

Pur proseguendo la già avviata attività di "scouting" di fondi europei e incentivi nazionali/regionali, finalizzati all'erogazione di supporti e servizi (essenzialmente informativi) alle imprese insediate, il Consorzio si farà promotore di

iniziative per la partecipazione diretta a partenariati internazionali – in qualità sia di beneficiario sia, in un secondo momento, di partner Capofila – miranti all’acquisizione di fondi per fornire servizi alle imprese insediate nei seguenti ambiti: innovazione, digitalizzazione; transizione verde; formazione; infrastrutture

Le proposte progettuali presentate dovranno: essere inserite in strategie e piani d’azione del Consorzio o di politiche regionali a medio-lungo periodo, evitando così di realizzare attività disarticolate dal punto di vista funzionale e temporale; dimostrare un concreto valore aggiunto per le imprese insediate e il territorio, per i quali sarà necessaria una preliminare analisi dei bisogni; apportare nuove conoscenze, capacità e competenze; consentire al Consorzio di creare una rete di relazioni a livello internazionale, aumentandone al contempo la propria visibilità e attrattività.

A tal fine, il Consorzio si potrà avvalere del supporto dell’Unità Progetti Speciali di AdSPMAO, all’interno della quale sono presenti adeguate competenze per la redazione, gestione e rendicontazione di progetti co-finanziati da fondi europei. Inoltre, il Consorzio si potrà raccordare utilmente con i Comuni, la Regione Friuli Venezia Giulia, le Università e centri di ricerca regionali, oltre che con gli altri Consorzi di Sviluppo Locale regionali.

Considerando gli obiettivi sopra richiamati, il Consorzio potrà attingere alle ingenti risorse finanziarie messe a disposizione dall’Unione Europea per la programmazione 2021-2027, tramite fondi diretti e indiretti.

In particolare, per quanto riguarda i fondi diretti il Consorzio potrà partecipare a proposte progettuali nell’ambito del Programma Horizon Europe, dedicato alla ricerca e innovazione, come use case per l’applicazione di innovazioni di prodotti e di processi.

Tuttavia, lo strumento che sembra più adeguato alle esigenze del Consorzio è rappresentato dai fondi indiretti, legati ai Programmi Interreg finanziati dal Fondo Europeo di Sviluppo Regionale, destinati prevalentemente a Enti pubblici e pubblico-economici, per i quali la Regione Friuli Venezia Giulia è ottimamente posizionata in termini di progettualità già avviate ed eleggibilità geografica, potendo attingere ai seguenti Programmi:

- 1) Programma Interreg Europe; 2) Programmi Interreg transfrontalieri(Interreg Italia-Austria, Interreg Italia-Croazia, Interreg Italia-Slovenia); 3) Programmi Interreg transnazionali: Interreg ADRION, Interreg Central Europe, Interreg Alpine Space, Interreg Mediterranean

In assenza dei Cooperation Programme 2021-2027 dei Programmi soprarichiamati alla data di redazione del presente PI, non è possibile ad oggi analizzare quali di questi includono maggiori opportunità per il Consorzio.

Tuttavia, è possibile individuare gli obiettivi di policy (PO – policy objectives) e obiettivi specifici (SO – specific objectives) della Politica di Coesione per il periodo 2021-2027 più interessanti per il Consorzio, che saranno inclusi nei Programmi di cooperazione interregionale, transfrontaliera e transnazionale:

- 1) PO1 - un'Europa più competitiva e più intelligente
 - SO1.2 – digitalizzazione per i cittadini, imprese, centri di ricerche e autorità
 - SO1.3 – crescita sostenibile e competitività delle PMI
 - SO1.4 – sviluppo di competenze per la smart specialisation, la transizione industriale e l’imprenditorialità
 - SO1.5 – connettività digitale
- 2) PO2 - un'Europa resiliente più verde e a basse emissioni di carbonio ma in transizione verso un'economia a zero emissioni nette di carbonio
 - SO2.1 – efficienza energetica
 - SO2.2 – promozione dell’energia rinnovabile
 - SO2.6 – transizione all’economia circolare
 - SO2.7 – promozione della mobilità urbana sostenibile – ad es. ciclabilità, mobilità elettrica
- 3) PO3 - un'Europa più connessa
 - SO3.1 – promozione di reti di trasporto intermodali sostenibili e intelligenti – in stretto coordinamento con AdSP MAO
- 4) PO4 - un'Europa più sociale e inclusiva attraverso l'attuazione del pilastro europeo dei diritti sociali
 - SO4.2 – formazione permanente

LA CRESCITA DEL CONSORZIO FRA RISORSE FINANZIARIE E RISORSE DI PERSONALE

La disponibilità, comunque non ampia, di risorse obbliga naturalmente a mantenere sempre in equilibrio il sistema degli obiettivi con quello delle risorse.

In conclusione, il quadro complessivo degli obiettivi generali continua a delinearsi, nel concreto, in un sistema di azioni mirato a rendere più attrattivo il territorio, a sostenere le imprese insediate, stimolandone l'ammmodernamento e lo sviluppo, anche incrementando la qualità e quantità dei servizi da offrire, nella consapevolezza di agire in un sistema reso oggi ancor più complesso, dalla difficoltà di prevedere gli effetti della pandemia di Covid-19.

È evidente che il raggiungimento degli obiettivi generali di cui sopra richiede un processo di ulteriore evoluzione dell'organizzazione consortile (obiettivo che continua a costituire una sfida essenziale), sebbene nel corso del 2021 la stessa sia stata oggetto di alcune iniziative di rinforzo del personale, coerentemente con la pianta organica già approvata nel 2019.

Nello specifico, è da sottolineare la previsione nella seconda metà del 2021 dell'assunzione a tempo determinato di tre unità di personale.

2.3. OBIETTIVI STRATEGICI (PER IL TRIENNIO E RISPETTO ALL'ANNUALITÀ PRECEDENTE).

Pur nella prospettiva di un perseguimento continuo e focalizzato degli obiettivi strategici generali di cui al punto 2.2., va riconosciuto che gli obiettivi raggiungibili nel triennio 2022-2024 si configurano ancora come proporzionalmente limitati rispetto a quelli generali dell'ente, in relazione alla ancora contenuta disponibilità di risorse.

Come sarà evidenziato nel seguito con maggior dettaglio, fra gli obiettivi specifici del triennio – molti dei quali in piena e naturale continuità con il precedente PI – si possono individuare i seguenti obiettivi strategici distinti per ambiti di riferimento.

Gestione impianti e reti

- Ottenere miglioramenti sul lato energetico, iniziando dall'ottimizzazione degli impianti fotovoltaici: nel corso del 2022 sarà avviato un intervento di miglioramento dell'efficienza energetica degli impianti fotovoltaici di proprietà dell'ente.
- Effettuare la ricognizione completa delle reti gas e idriche di proprietà consortile;
- Migliorare il contesto della sicurezza del comprensorio consortile, realizzando un impianto di video sorveglianza: attesa lo stato attuale dell'impianto esistente, si prevede di realizzare un nuovo impianto di sorveglianza utilizzando l'infrastruttura di fibra ottica disponibile nella zona industriale.

Gestione del patrimonio immobiliare

- Proseguire le attività di locazione del patrimonio immobiliare (es. capannoni) ancora non utilizzato e che non necessita di manutenzioni straordinarie; patrimonio, che, dopo le locazioni avviate con successo negli anni precedenti, appare al momento ormai limitato a pochi immobili, se si escludono i "grandi contenitori";
- Riqualificazione delle unità immobiliari destinate a civile abitazione, mediante interventi di manutenzione ottimizzate e occupazione degli stessi mediante nuovi bandi aperti;
- Alienazione a titolo oneroso, di unità patrimoniali disponibili ritenute non strategiche, per tipologia e posizione;

- Conservazione, tra gli “assets” immobiliari del Consorzio, dei “grandi contenitori” (es. “Olcese”; ex Graphart), rendendoli disponibili mediante il ricorso a contratti di locazione di lungo periodo oppure mediante il ricorso al PPP tali in ogni caso da permettere una piena valorizzazione delle opportunità, con conseguenze positive anche sul piano dei ricavi annui;
- Attuazione, nell’ambito dell’esercizio delle “funzioni pubbliche” del Consorzio, di ulteriori interventi consistenti nella acquisizione, manutenzione straordinaria e quindi di messa a disposizione per lo sviluppo logistico/industriale di “asset” patrimoniali aventi carattere di aree infrastrutturate e/o rete di infrastrutture locale, mediante il ricorso a risorse proprie e/o pubbliche a copertura totale o parziale della spesa;
- Anche in relazione alle nuove opportunità offerte dalla “deperimetrazione” di alcune aree del SIN Trieste, e con riferimento terreni non utilizzati – siano essi ancora sottomessi a procedura ambientale o già restituiti a usi legittimi, supportare e/o effettuare direttamente operazioni di acquisizione attraverso l’uso di fondi pubblici, al fine di permettere nuovi insediamenti logistici/produttivi, anche con formule contrattuali a lungo termine, e giungendo alla selezione di insediati capaci di garantire la massima integrazione con le esigenze del sistema territoriale.

Urbanizzazione e infrastrutture

- Estendere l’accordo con l’AdSPMAO al raccordo Aquilina - stazione di Muggia;
- Valutare la riattivazione dei raccordi privati in ragione della riattivazione dei raccordi consortili, considerando tuttavia le limitazioni imposte dal funzionamento complessivo del sistema di accessibilità, soprattutto nelle aree del Canale Navigabile;
- Realizzazione dei lavori di completamento manutentivo della viabilità consortile e avvio di un percorso di pianificazione/ottimizzazione integrata della viabilità nell’area di gravitazione del “Canale Navigabile” e dei nuovi sviluppi terminalistici (Noghere);
- Realizzazione dei lavori di manutenzione dei raccordi ferroviari;
- Realizzazione di un piano di miglioramento della cartellonistica stradale di competenza del consorzio

Servizi alle imprese e sportello unico

- Rendere disponibili al termine della ristrutturazione della sede del Consorzio, spazi per le aziende;
- Proseguimento del monitoraggio delle aziende insediate: sulla scorta dei primi risultati ottenuti, il Consorzio intende continuare monitorare le aree di interesse al fine di mantenere un rapporto sempre più diretto con le aziende e, attraverso l’analisi dei dati raccolti, ricavare i punti di forza dei servizi dell’ente ed eventuali esigenze degli insediati;
- Proseguire lo “scouting” dei progetti europei e incentivi nazionali/regionali, finalizzati all’erogazione di supporti e servizi (essenzialmente informativi) alle imprese, per facilitare ulteriormente il ricorso agli incentivi previsti dai progetti Europei, dalle misure adottate a livello nazionale e regionale;
- Continuare nella progettazione di un programma di erogazione di servizi volto a: promuovere, in tema di gestione dei rifiuti, i principi dell’“Economia Circolare” o comunque di una “gestione ottimizzata” dei flussi di rifiuti del territorio, anche attraverso una prima lettura dei relativi “flussi”; ad adottare piattaforme informatiche per la valutazione della fattibilità tecnica e finanziaria dei progetti di investimento; a sviluppare progetti di sponsorizzazione di aree verdi; a programmare attività di marketing territoriale; assicurare il piano neve;
- Avviare lo studio del fabbisogno energetico della zona industriale;

- Avviarsi verso la definizione, nell'ambito consortile, del modello APEA (Area Produttiva Ecologicamente Attrezzata) così come previsto dagli strumenti di supporto all'attrazione dell'impresa definiti dalla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, al fine di favorire la realizzazione di aree produttive ecologicamente attrezzate finalizzate alla promozione ed allo sviluppo di attività artigianali e industriali i cui processi sono gestiti come sistema territoriale d'insieme, in modo da garantire, in una prospettiva di sviluppo sostenibile, una qualità ambientale complessivamente elevata unitamente al sostegno, consolidamento e miglioramento della competitività del sistema produttivo regionale;
- Per quel che concerne il supporto all'insediamento di impresa, nella prospettiva di "Sportello Unico", continuare a costruire collaborazioni con altri enti, con l'obiettivo di concentrare comunque presso il Consorzio il punto di raccolta delle richieste e delle autorizzazioni, favorendo anche il ricorso all'"avvalimento" per alcune procedure autorizzative;
- Completare lo sviluppo e iniziare la gestione di uno "sportello lavoro", realizzato attraverso la collaborazione inter-istituzionale volta a utilizzare il sistema di gestione dati già a disposizione della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, per supportare le aziende nella ricerca di profili professionali e nella ricerca di soluzioni di welfare aziendale;

Collaborazioni istituzionali

- rinforzare la collaborazione con enti di ricerca e alta formazione, con particolare attenzione a quelli universitari (SISSA, Università degli Studi di Trieste) anche per la ricerca di "soluzioni energetiche" alternative.

Organizzazione interna

- Sviluppare l'elaborazione di un modello organizzativo-gestionale conforme ai principi introdotti dal D.lgs. 231/2001 al fine di maggiormente concretizzare, all'interno della Organizzazione, il suo impegno ad un comportamento eticamente corretto nonché a sottolineare il disvalore che attribuisce ad azioni che, pur se poste in essere nell'interesse e/o a vantaggio dell'Ente, integrino o possano integrare uno dei reati presupposto contemplati nel Decreto;
- Procedere all'aggiornamento del modello organizzativo.;
- Procedere all'aggiornamento del Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione e Trasparenza, documento che rappresenta l'applicazione concreta delle indicazioni fornite dall'ANAC con Delibera n. 1064 del 13 novembre 2019 con cui è stato approvato in via definitiva l'aggiornamento 2019 al Piano Nazionale Anticorruzione;
- Sviluppo del sistema di controllo di gestione (meccanismo operativo per la guida razionale dell'ente che comporta la definizione degli obiettivi di lungo periodo, la loro suddivisione in tappe intermedie e la verifica della conformità delle azioni intraprese in programmi tracciati) dotandosi di strumenti direzionali che aiutino nella definizione degli obiettivi, nel controllare lo svolgimento delle attività ed eventualmente nell'adottare azioni di ripristino-correttive;
- Miglioramento ulteriore del sistema della gestione ordinaria/operativa delle attività consortili mediante il consolidamento e lo sviluppo di un sistema informativo tecnologicamente avanzato dedicato al contesto consortile (es. Infrastruttura Dati Territoriali), al patrimonio del consorzio nonché alle aziende insediate, da realizzare anche con risorse ottenute dalla alienazione di beni non strategici.

Risorse interne

- In base alle indicazioni della pianta organica e alla dotazione organica del Consorzio (risultato di un percorso di collaborazione tra i soci fondatori, essendo attualmente costituita da personale in distacco o in assegnazione da parte di altri enti pubblici quali il Comune di Trieste, l'AdSPMAO), ottimizzare la configurazione interna con l'assunzione programmata (a partire da settembre 2021) di n.3 unità e del direttore generale.

Per quel che concerne infine gli obiettivi della annualità 2022, il Consorzio si attiverà per dare opportunamente corso a tutto l'insieme di azioni richieste dal quadro di obiettivi triennale (cfr. per dettagli il Cap.3).

3. AZIONI COLLEGATE A FINI ISTITUZIONALI (ART. 64 LR 3/2015)

Si presentano, nel seguito del presente capitolo, le azioni collegate a fini istituzionali secondo quanto specificato dall'Art.64 della LR 3/2015, fra le quali gli interventi rientranti nel "Piano delle Opere Pubbliche" 2022-2024 del Consorzio, anch'esso approvato dal Consiglio di Amministrazione con delibera n. 60/2021 per la successiva adozione in seno all'Assemblea dei soci.

3.1 URBANIZZAZIONE PER L'IMPIANTO E LA COSTRUZIONE DI STABILIMENTI E ATTREZZATURE IN AREE DA ACQUISIRE

Nell'ambito delle proprie prerogative istituzionali il Consorzio, coerentemente con quanto già programmato nel corso dei precedenti PI, nell'ambito delle opere da realizzare a valere dei finanziamenti del PNRR -Fondo complementare di cui al D.L. 6.5.2021, n. 59 convertito in L. 1.7.2021, n. 101 (recante "Misure urgenti relative al Fondo complementare al Piano nazionale di ripresa e resilienza e altre misure urgenti per gli investimenti") e del D.L. 31.5.2021, n. 77 Convertito in legge, con modificazioni, in L. 29.7.2021, n. 108 (recante "Governance del Piano nazionale di ripresa e resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure"), intende, grazie al supporto dell'AdSP MAO avviare, nella prospettiva temporale del triennio 2022-2024, un'unica operazione finalizzata alla infrastrutturazione e allo sviluppo di un terreno non urbanizzato.

Il progetto è finalizzato al riutilizzo industriale/logistica di un'area attualmente non utilizzata perché ancora vincolata a procedure ambientali e in parte vincolata ad usi diversi da quelli industriali al fine di permettere l'insediamento e il rilancio produttivo dell'area, favorito dal costruendo terminal marittimo delle Noghere.

Il progetto prevede l'acquisto da parte del Consorzio di alcune pp.cc.nn. attualmente di proprietà privata, di avviare adeguate opere ambientali e di urbanizzazione, predisposizione di sottoservizi, predisposizione di opere viabilistiche per l'attraversamento della S.P. n.14 (Trieste – Muggia) e il collegamento con l'area del costruendo terminal portuale "Noghere".

All'interno del progetto, un primo intervento di urbanizzazione, da realizzarsi in due fasi nelle annualità 2023 e 2024, è costituita dalla messa in sicurezza e infrastrutturazione di terreni (77.000mq) di proprietà del Consorzio siti in Strada delle Saline nel Comune di Muggia (TS). L'importo complessivo dei lavori è fissato in 20 Milioni di Euro.

L'operazione era stata programmata in precedenza con una collocazione temporale anticipata, ma per motivazioni collegate al contesto complessivo si è deciso di ricollocarla temporalmente al biennio 2023-24.

L'area di intervento è l'area classificata nel Catasto Fondiario C.C. di Muggia, Foglio 19, pp.cc.nn 126/264; 126/328, 126/336, di superficie complessiva intorno ai 76.970 mq, adiacente alla Strada delle Saline (Valle delle Noghere). La destinazione urbanistica dell'area è categorizzata come D1 nel vigente PRGC di Muggia, il quale in tale categoria ammette l'insediamento di attrezzature e impianti adibiti ad attività produttive (industriali, artigianali, estrattive e commerciali connesse alla produzione). L'area è collocata all'interno del SIR di Trieste in seguito alla ridefinizione del perimetro del SIN intervenuta a marzo di quest'anno da parte del Ministero competente. Nell'area l'edificazione può avvenire in esenzione degli oneri di urbanizzazione. Per tale area, in armonia agli obiettivi strategici del consorzio, mantenendo fermo quanto già descritto nelle precedenti due edizioni del PI, si intendono avviare, nel lungo periodo un processo finalizzato allo sviluppo di attività produttive e/o a supporto della logistica.

Nella Tab. 3 è fornita una sintesi delle informazioni su tale sviluppo ipotizzato, nell'ottica degli impatti sul contesto del consorzio.

Si ritiene, comunque, necessario compiere ulteriori avanzamenti nella gestione (sul piano delle informazioni) delle procedure ambientali riferite alle aree rilevanti, per mantenere aggiornato un quadro sul tema e quindi per

valorizzare, nel corso del tempo, ogni avanzamento dei processi ambientali, con l’obiettivo di favorire ed agevolare possibili investimenti in loco.

Si evidenzia che nel corso del 2020 (con prosecuzione nelle annualità successive), sono stati affidati lavori di emungimento della falda sia nelle aree cd. Ex “EZIT 11” e ex “EZIT 12”, sia nelle altre aree di proprietà del Consorzio.

Tab.3 Strada delle Saline: azione programmata su area di ca. 77.000 mq

Tipologia	Settore e sottosettore intervento	Descrizione dell'intervento	Primo anno (2022) €	Secondo anno (2023) €	Terzo anno (2024) €	Importo complessivo €	FONDI
Recupero	Riassetto e recupero di siti urbani e produttivi (lavoro complesso)	Opere di messa in sicurezza e infrastrutturazione di terreni in zona Noghere – Muggia	0,00	14.000.000,00	6.000.000,00	20.000.000,00	Finanziamento PNRR

RI-SVILUPPO DI AREE DISMESSE

Come anticipato, nel presente PI 2022-2024 il Consorzio intende procedere con l’acquisizione di aree del comprensorio dismesse e non utilizzate, con l’obiettivo di proporre e discutere con altri portatori di interesse possibili modelli di valorizzazione integrata a fini logistico/industriale, sfruttando anche le opportunità del regime internazionale di Punto Franco.

Tali progettualità richiedono ovviamente la preventiva acquisizione delle proprietà dei terreni come indicato nella tabella di seguito riportata.

Tab.4 Acquisto terreni

Tipologia	Descrizione dell'intervento	Anno 2021 €	Anno 2022 €	Anno 2023 €	Anno 2024 €	FONDI
	Aree Piazzale Cagni Ts	5.000-	-	-	-	Stanziamiento a Bilancio di previsione 2021
sviluppo aree dismesse	Lotto sito nel comune di Trieste in via Caboto 18, prossimo allo svincolo delle vie Errera e Caboto	200.000-	-	-	-	Stanziamiento a Bilancio di previsione 2021
sviluppo aree	Lotto sito nel comune di Trieste in via	-	-	-	2.000.000,00	Contributo regionale <u>da richiedere</u> (artt. 85-86)

<i>dismesse</i>	<i>Pietraferrata, prossimo alla stazione ferroviaria di Aquilinia</i>					<i>L.R. FVG 03/2015 e s.m.i.)</i>
<i>Ri-sviluppo aree dismesse</i>	<i>Varie parcelle di terreno a sud del Canale Navigabile e a Nord di via delle Saline</i>	<i>1.</i>	<i>40.000.000-</i>	<i>2.</i>	<i>3.</i>	<i>Finanziamento PNRR</i>

In conseguenza delle azioni di acquisizione della proprietà dei lotti sopra indicati, con la programmazione triennale delle opere pubbliche 2022-24 sono state ipotizzate azioni di recupero dei siti dismessi di via Caboto 18 e di via Pietraferrata come meglio descritto nella tabella sotto riportata (Tab.5).

Tab.5 Recupero siti dismessi

Descrizione dell'intervento	Anno 2022 €	Anno 2023 €	Anno 2024 €	Totale €	FONDI
<i>Lotto 1 – Progetto di recupero dell'area sita in via Caboto n.18 e di rinnovamento dei tratti di binari di pertinenza allacciati alla stazione di Aquilinia.</i>		<i>485.000,00</i>	<i>1.080.000,00</i>	<i>1.565.000,00</i>	<i>Contr. regionale <u>da richiedere</u> (artt. 85-86 L.R. FVG 03/2015 e s.m.i.)</i>
<i>Recupero sito dismesso di via Pietraferrata (manutenzione straordinaria, ristruttur., efficientamento energetico)</i>			<i>2.300.000,00</i>	<i>2.300.000,00</i>	<i>Contributo regionale <u>da richiedere</u> (artt. 85-86 L.R. FVG 03/2015 e s.m.i.)</i>

3.2 GESTIONE DI SERVIZI ALLE IMPRESE

SERVIZI PRIMARI

VIABILITÀ DI ACCESSO, DISTRIBUZIONE E TRANSITO STRADALE, RACCORDI FERROVIARI, ALTRE RETI

Rete stradale

La rete stradale del Consorzio vede una complessa stratificazione di competenze in ragione della loro appartenenza a diversi enti pubblici: Comuni, Demanio dello Stato, Demanio marittimo, Consorzio.

Le strade di proprietà del Consorzio sono da questo gestite direttamente per quanto attiene l'aspetto manutentivo, sia ordinario che straordinario, collaborando con i Comuni per gli aspetti legati al Codice della Strada (autorizzazioni, ordinanze, controlli, ecc.).

Al fine di raggiungere un elevato grado di efficienza nella gestione della rete stradale consortile, il Consorzio ha avviato e concluso già nel corso del 2021 la sottoscrizione di verbali di consegna da parte dell'Agenzia del Demanio di alcune sedi viarie al fine di garantire un'uniforme efficacia gestionale. Con tali strumenti è stato possibile programmare interventi manutentivi importanti su ulteriori sedimi stradali del comprensorio consortile.

Gli interventi previsti consentiranno di adeguare la rete viaria alle esigenze attuali e future del Consorzio, ponendo specifica attenzione, anche in termini di riduzione delle esternalità negative, ad alcuni punti nodali per futuri sviluppi produttivi e logistici.

In maggiore dettaglio, riprendendo e proseguendo quanto già programmato nel precedente PI, gli interventi si riferiscono alla manutenzione straordinaria di via Malaspina e di via del Follatoio a Trieste, i lavori di manutenzione alle strade del comprensorio industriale nel Comune di San Dorligo della Valle – Dolina, la manutenzione ordinaria di strade nei Comuni di Muggia, di San Dorligo della Valle e di altre strade di proprietà e, infine, i lavori di manutenzione delle aree destinate a verde.

Di essenziale rilevanza è avviare una pianificazione integrata del sistema di circolazione nell'intera zona di gravitazione del "Canale Navigabile" e in particolare di Via Flavia (per l'adduzione alle aree in sviluppo del Terminal Noghere).

Complessivamente (Cfr. Tab. 6), nel triennio di riferimento, è previsto un investimento a fini manutentivi di circa 1,4 Milioni di Euro per opere stradali.

Tab.6. Azioni manutentive sulla viabilità

Tipologia	Settore e sottosettore intervento	Descrizione dell'intervento	Primo anno (2022) €	Secondo anno (2023) €	Terzo anno (2024) €	Importo complessivo €	FONDI
07 - Manutenzione straordinaria	01.01 - Stradali	Lavori di manutenzione straordinaria di Via del Follatoio a Trieste	131.745,61	0,00	0,00	131.745,61	Contributo Regionale <u>richiesti</u> (Art.85 – 86 L.R. FVG 03/2015 e s.m.i.)
07 - Manutenzione straordinaria	01.01 - Stradali	Lavori di manutenzione straordinaria di Via Malaspina in Trieste	296.069,01	0,00	0,00	296.069,01	Contributo Regionale <u>richiesti</u> (Art.85 – 86 L.R. FVG 03/2015 e s.m.i.)
07 - Manutenzione	01.01 - Stradali	Lavori di manutenzione alle strade del comprensorio	0,00	480.000,00	0,00	480.000,00	Contributo Regionale <u>da richiedere</u> (Art.85 – 86

<i>straordinaria</i>		<i>industriale nel Comune di San Dorligo della Valle – Dolina</i>					<i>L.R. FVG 03/2015 e s.m.i.)</i>
		<i>Manutenzione aree verdi strade</i>	<i>0.00</i>	<i>100.000,00</i>	<i>0.00</i>	<i>100.000,00</i>	<i>Da reperire</i>
		<i>Manutenzione ordinaria strade Muggia e altre strade di proprietà</i>	<i>0.00</i>	<i>0.00</i>	<i>400.000,00</i>	<i>400.000,00</i>	<i>Contributo Regionale da richiedere (Art.85 – 86 L.R. FVG 03/2015 e s.m.i.)</i>

Nota: Trattandosi di manutenzioni di infrastrutture esistenti, non emergono vincoli o criticità.

Oltre alle dettagliate previsioni contenute nel programma triennale delle opere riferite agli interventi manutentivi sulla viabilità per il prossimo triennio 2022-25, andrà tenuto presente che con l’atteso avvio dell’intervento (pubblico – privato) di realizzazione del nuovo Terminal marittimo Noghere lungo la sponda Sud del Canale Navigabile, per il quale sono state anche reperite le risorse finanziarie del PNRR, si renderà necessario provvedere alla progettazione dell’intero sistema di accessibilità stradale ricompreso tra la radice del canale Navigabile (via Malaspina) e le vie Caboto e Flavia in località Aquilinia sì da realizzare una rifunzionalizzazione degli accessi con contestuale ridisegno delle gerarchie e ottenere una separazione dei flussi veicolari (separazione tra il flusso camionistico da/per il futuro Terminal e la viabilità urbana).

Raccordi ferroviari

I raccordi ferroviari del Consorzio (ex Ezit) sono impianti (della lunghezza complessiva di circa 20 km) che collegano gli stabilimenti industriali alla rete ferroviaria nazionale mediante un binario allacciato ad una stazione. Nella zona industriale di Trieste vi sono due stazioni, quella di Trieste Aquilinia, in cui il Consorzio possiede tre binari che formano il cosiddetto fascio di presa e consegna, e quella, di Valle delle Noghere, interamente di proprietà dell’Ente stesso. Da queste si dipartono cinque raccordi “consortili” (in termini tecnici definiti di dorsale), ai quali, a loro volta, si collegano i raccordi “privati” cioè quelli delle industrie. I raccordi industriali contribuiscono a convogliare su ferrovia buona parte del volume complessivo delle merci trasportate.

Specifici “schemi negoziali” per la costruzione e la gestione dei raccordi regolano i rapporti tra gli enti preposti ed i soggetti imprenditoriali richiedenti, sulla base delle norme vigenti in materia di accesso e utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria e in linea con le regole per la sicurezza dell’esercizio ferroviario.

Come già segnalato nelle precedenti edizioni del PI, parallelamente agli investimenti sulla propria rete viaria, il Consorzio si è attivato per la ri-funzionalizzazione dei raccordi ferroviari che collegano rispettivamente le aree “Wärtsilä”, nel comune di San Dorligo della Valle, e le aree dell’“Ex-Aquila” alla stazione ferroviaria di Aquilinia.

La riattivazione dei raccordi principali (collegamenti “Stazione di Aquilinia – Area Wärtsilä” e “Stazione di Aquilinia – Area “Ex Aquila”) è di essenziale peso strategico e l’intervento, già valutato sul piano tecnico in termini di fattibilità e di costi attesi, si colloca in un disegno condiviso con l’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale.

È stato infatti sottoscritto un accordo con l’Autorità di Sistema Portuale finalizzato ad attribuirle la riattivazione dei raccordi ferroviari di proprietà provvedendo alla progettazione, riattivazione e gestione dei raccordi stessi.

Coerentemente, per sua parte, l’Autorità di Sistema Portuale ha inserito nei propri documenti di programmazione del triennio 2021-23 l’importo complessivo di € 5.041.884,00 per il ripristino del raccordo fra l’area “Wärtsilä”, e la stazione di Aquilinia.

Per quel che concerne specificamente il raccordo fra la stazione di Aquilinia e l’area ex Aquila, va sottolineata l’importanza di un rapido ripristino anche di tale raccordo: l’infrastruttura è infatti un elemento imprescindibile per lo sviluppo del nuovo terminale portuale *multi-purpose* delle Noghere, in una area nella quale è possibile, in base agli usi, realizzare attività di logistica inclusiva di trasformazione industriale.

A proposito, va ricordato che nel corso del 2020, è stato perfezionato il contratto di compravendita, tra gli attuali proprietari e un'azienda pubblica ungherese, in esito al quale verrà avviato un processo di sviluppo di un'area di ca. 300.000 mq nella zona industriale di Muggia al fine di ospitare attività logistico/portuali e industriali.

In relazione al raccordo ferroviario diretto verso Muggia/stazione Noghere, comprensivo del tunnel di attraversamento di Montedoro, è prevedibile la prossima sottoscrizione, con l'AdSPMAO, di un accordo dai contenuti simili ai precedenti, finalizzato alla progettazione/gestione dello stesso.

È comunque ritenuto utile e opportuno avviare un ragionamento più ampio sull'intero possibile percorso di sviluppo del sistema ferroviario in ambito Consorzio, in relazione ai possibili nuovi utilizzi delle aree non costiere situate nella Valle delle Noghere (Strada delle Saline), sino ad oggi non sfruttate.

In ragione, inoltre, della presenza nel territorio consortile di innumerevoli raccordi ferroviari, non va sottaciuto l'interesse del Consorzio ad avviare consultazioni con le imprese interessate finalizzate alla valutazione di una eventuale riattivazione di quelli che effettivamente sono in grado di migliorare le performance aziendali. Infatti, molti raccordi sono stati realizzati in un'ottica vetusta di logistica ferroviaria, oggi non più attuale né sostenibile economicamente. In tale contesto si inquadrano i raccordi del Canale Industriale, fortemente impattanti con la viabilità stradale e non conformi alle attuali normative di sicurezza ferroviaria. Inoltre, le lunghezze dei fasci utili e dei binari di carico/scarico sono molto limitate e non coerenti con il moderno sviluppo dei traffici.

In tale contesto il Programma Triennale delle Opere apposta nelle annualità 2023 e 2024 apposito ammontare per azioni di manutenzione (Tab. 7).

Tab.7. Azioni manutentive sui raccordi ferroviari

Tipologia	Descrizione dell'intervento	Primo anno (2022) €	Secondo anno (2023) €	Terzo anno (2024) €	Importo complessivo €	FONDI
Manutenzione	Lavori di manutenzione di raccordi ferroviari	63.328,20	200.000,00	200.000,00	463.328,20	Contributo Regionale <u>da richiedere</u> (Artt. 85 - 86 L.R. FVG 03/2015 e s.m.i.)

Reti di videosorveglianza

Il progetto prevede nell'annualità 2022 la riqualificazione e l'adeguamento alle più recenti tecnologie dell'esistente impianto di videosorveglianza usufruendo della rete di fibra ottica realizzato dalla regione FVG. I punti di installazione delle telecamere sono stati previsti in modo da utilizzare le infrastrutture esistenti e di fornire una copertura quanto più possibile completa dell'area consortile (Tab.8).

Tab.8. Reti di videosorveglianza

Tipologia	Settore e sottosettore intervento	Descrizione dell'intervento	Primo anno (2022) €	Secondo anno (2023) €	Terzo anno (2024) €	Importo complessivo €	FONDI
01 - Nuova realizzazione	05.36 - Pubblica sicurezza	Realizzazione di un nuovo impianto di videosorveglianza all'interno del Comprensorio del Consorzio	396.500,00	0,00	0,00	396.500,00	Contributo Regionale <u>da richiedere</u> (Artt. 85 - 86 L.R. FVG 03/2015 e s.m.i.) o fondi propri.

Nota: Non emergono vincoli o criticità di contesto.

Gestione delle reti

Reti distribuzione Gas e acqua.

Il Consorzio ha avviato nel corso del 2021 la ricognizione delle proprie reti di distribuzione di gas e acqua; la gestione delle reti è stata affidata ad Acegas amga s.p.a. a fronte del versamento di un corrispettivo.

Il Consorzio, quindi, non effettua la gestione diretta di nessuna rete di distribuzione acqua e gas.

Fibra

Le aree industriali del Consorzio sono dotate di fibra ottica in grado di raggiungere la maggior parte dei lotti industriali ed erogare servizi e connettività ad alte prestazioni in termini di capacità e continuità.

La fibra consente un uso della stessa anche per il c.d. "internet delle cose", sfruttandone le capacità per il monitoraggio del territorio (es. mediante "sensor network", videosorveglianza, controllo del traffico, allarmistica industriale, ecc.) e la gestione da remoto di processi (es. pannelli a messaggio variabile, accessi, ecc.). La gestione delle reti è affidata a "Insiel".

SERVIZI SECONDARI

CONNETTIVITÀ E INNOVAZIONE

Realizzazione di una infrastruttura aperta, nella palazzina consortile di Via Caboto, finalizzata al supporto di operatori attivi nella fornitura di servizi avanzati

Con la finalità di realizzazione di un'infrastruttura locale atta a migliorare, nell'ambito dell'agglomerato industriale di pertinenza, il clima per le imprese, ammodernando e sviluppando la base industriale, favorendo l'incremento dell'occupazione anche mediante l'ottimizzazione dei processi formativi e l'evoluzione delle modalità produttive, il Consorzio di sviluppo economico locale dell'area giuliana ha avviato nel corso del 2021, grazie al finanziamento della Regione FVG (Direzione delle Attività Produttive), i lavori per il recupero dell'edificio collocato nella Zona Industriale di Trieste in via Caboto 14, ex sede dell'Ente per la Zona Industriale di Trieste.

Questo, ai fini dell'insediamento tramite bandi su base aperta, trasparente e non discriminatoria, di operatori attivi nella fornitura di "servizi avanzati" di interesse per l'economia del consorzio (in particolare nei settori dell'economia circolare e della logistica intermodale) con l'obiettivo di contribuire all'accelerazione quantitativa e qualitativa dello sviluppo economico locale sostenibile.

In concomitanza si realizzerà anche il restauro delle parti della palazzina non adibite ad ospitare imprese terze e quindi destinate a rimanere in uso al Consorzio come spazi della sede consortile.

Sportelli per l'innovazione

Secondo quanto già delineato nella precedente edizione del PI, in riferimento alle opportunità di sostenere azioni innovative (anche di natura procedurale), permane l'obiettivo di realizzare un sistema di "sportelli focalizzati", dedicati in particolare al supporto delle imprese insediate, in materia di:

- politica doganale aziendale
- “opportunità di finanziamenti” per “progetti europei”
- Semplificazione delle procedure insediative
- Adozione di piattaforme informatiche per la valutazione tecnico economica dei progetti insediativi
- Programmazione attività di marketing territoriale.

Cartellonistica

Il consorzio dispone di una rete di piantane su cui sono alloggiati i cartelli indicatori delle aziende.

In considerazione dello stato attuale, si procederà, nel corso del triennio alla redazione di un regolamento ad hoc, all'esecuzione di un report e mappatura delle piantane, alla verifica dell'attualità di alcuni cartelli indicatori, alla rimozione di quelli danneggiati e alla loro sostituzione, alla rimozione di cartelli non autorizzati.

Piano neve

Nelle aree in cui il Consorzio è proprietario delle viabilità e nelle prossimità degli accessi agli abitativi sempre di proprietà, il servizio è gestito attraverso l'ausilio di un soggetto esterno ed è organizzato e coordinato dal personale diretto dell'Ente.

Tale impostazione appare adeguata alle effettive necessità di garantire la sicurezza della circolazione, anche mediante semplice somministrazione di materiali antigelo a scopo preventivo, e presenta dei costi annuali effettivi contenuti.

SERVIZI AMBIENTALI

GESTIONE DELL'ENERGIA

Impianti fotovoltaici

Come anticipato nel precedente PI il consorzio ha avviato progettazione dell'intervento manutentivo volto a migliorare l'efficienza energetica degli impianti fotovoltaici di proprietà esclusiva dell'Ente anche al fine di garantirsi nel prossimo futuro un'entrata patrimoniale.

La programmazione attuale conserva quindi l'obiettivo di avviare interventi per migliorare l'efficientamento energetico per un ammontare lavori di €. 200.000.

(Tab.7).

Tipologia	Settore e sottosettore intervento	Descrizione dell'intervento	Primo anno (2021) €	Secondo anno (2022) €	Terzo anno (2023) €	Importo complessivo €	FONDI
07 - Manutenzione straordinaria	03.06 - Produzione di energia	Manutenzione straordinaria degli impianti fotovoltaici di proprietà del Consorzio	200.000,00	0.00	0.00	200.000,00	FONDI PROPRI

la programmazione energetica

Il Consorzio opera in un ambito complesso all'interno del quale sono presenti interagendo tra di loro attività relative ai settori industriali, logistici/portuali, artigianali, commerciali, che presentano ricadute importanti dal punto di vista ambientale. Queste considerazioni unite agli obiettivi della transizione verde e politica ambientale, impongono l'adozione di una pianificazione energetica e ambientale che ha per scopo quello di ridurre le emissioni di CO₂, ridurre l'utilizzo di energia primaria e privilegiare le nuove tecnologie per la produzione di energia elettrica provvedendo a mettere in rete quelle già esistenti.

Ciò che il Consorzio intende realizzare è una pianificazione che partendo dall'individuazione e studio dell'Energy DNA della sua zona industriale possa arrivare a prospettare le migliori soluzioni di transizione energetica; questo attraverso uno studio indipendente e una visione internazionale, in modo da poter guidare il Progetto e non subirlo.

Sono stati avviati già i primi contatti con la Direzione attività produttive e la Direzione Ambiente della Regione per la condivisione dei termini progettuali.

GESTIONE ECOLOGICA: L'OBIETTIVO APEA

Il Consorzio prevede nel corso del prossimo triennio di condividere con le aziende insediate le opportunità, legate alle effettive necessità di queste, di realizzare impianti di trattamento di rifiuti pericolosi.

Il Consorzio è invece impegnato nell'implementazione del modello APEA: in base alla normativa regionale di riferimento (art. 8 LR 3/2015), le APEA sono aree produttive ecologicamente attrezzate finalizzate a trasformare gli agglomerati industriali.

Attualmente il regolamento attuativo, previsto dalla normativa richiamata è ancora in fase di studio anche se già è stata avviata una iniziale condivisione dei contenuti con i consorzi regionali. A tal proposito merita evidenziare che l'aggiornamento del PTI consentirà di riservare una particolare attenzione alle aree da destinare ad APEA in quanto ritenuto uno strumento fondamentale per la gestione sostenibile delle aree produttive.

GESTIONE AREE VERDI CONSORTILI

Sviluppare attività di green economy coerenti con le finalità di elevata tutela ambientale, agricoltura di qualità ecologica, turismo formativo, uso di energie rinnovabili, efficienza energetica degli edifici, forme di mobilità sostenibile, raccolta differenziata e riciclo dei rifiuti ecc., nelle parti delle aree protette dove sono presenti insediamenti e attività economiche, contribuisce a mantenere e aumentare la qualità dell'ambiente, dei suoi servizi e della biodiversità, ed offre occasioni di sviluppo e di lavoro soprattutto ai giovani.

Il consorzio intende sostenere, nell'area di competenza, la diffusione dei principi del nuovo modello economico basato sui principi della green economy.

In tal senso si programmeranno interventi di esperti del settore volti ad illustrare gli incentivi previsti dai programmi di sul recupero, la ristrutturazione, il rifacimento, il riuso e la riqualificazione energetica degli edifici.

Si cercherà di sostenere, con la collaborazione della Regione FVG e della comunità scientifica, la formazione di cluster di aziende green che dimostrino e sviluppino competenze in materia di infrastrutturazione verde, in particolare per l'adattamento ai cambiamenti climatici, il maggior assorbimento delle acque meteoriche, lo sfruttamento della

fitorimediazione in loco nelle aree contaminate da riutilizzare etc., ed incentivando aziende singole o consorziate che attrezzino i propri siti produttivi con infrastrutture verdi puntuali polivalenti, per le acque meteoriche, i tetti verdi etc esistenti.

Il Consorzio, con risorse finanziarie da reperire, intende intraprendere azioni di manutenzione e riqualificazione dei sedimi stradali mediante il ricorso a sistemi manutentivi green (es. utilizzo di asfalto bianco); di manutenzione e riqualificazione di aree verdi ricomprese nell'ambito territoriale di competenza (aiuole, zone spartitraffico, rotatorie, bordi strade, alberature ecc.), anche mediante il ricorso al programma di sponsorizzazione delle aree verdi.

Tra gli obiettivi del Consorzio vi è anche quello di avviare, mediante il ricorso a incentivi europei in tema di green infrastructure, il recupero di un'area verde di proprietà prossima ai laghetti delle Noghère, dell'estensione di ca. 50.000 mq.

4. ALTRE AZIONI REALIZZATIVE PROGRAMMATE

4.1 ATTIVITÀ STRATEGICHE

LA GESTIONE ORDINARIA DEL PATRIMONIO IMMOBILIARE DESTINATO AL GODIMENTO DI TERZI

La gestione ordinaria del patrimonio immobiliare di proprietà del Consorzio, sia di quello locato che di quello non locato, riveste carattere strategico considerando che le relative entrate economiche costituiscono l'elemento economico di maggior peso all'interno dell'intera struttura finanziaria del Consorzio.

Sul piano operativo, in riferimento alla ordinaria gestione patrimoniale immobiliare che non necessita di manutenzioni straordinarie, si conferma la linea di indirizzo che privilegia un modello operativo fondato sullo strumento della "locazione" (in senso lato, comprendendo anche le formule dirette ad affidamenti di lungo periodo, sul modello concessorio).

Villaggi industriali

Il Consorzio possiede alcuni immobili a destinazione industriale (Villaggi industriali) che affitta alle aziende a condizioni particolari, in modo da favorire l'imprenditorialità soprattutto nelle fasi di start up delle nuove attività.

Tra i diversi immobili di proprietà particolare menzione meritano i due Villaggi Industriali di Via Ressel 2/7 in Comune di San Dorligo della Valle e di Via Colombara di Vignano (ex Valdadige) in Comune di Muggia.

Attualmente nel patrimonio consortile sono presenti n. 9 unità produttive completamente autonome dotate di zona lavoro, servizi igienici ed uffici, impianti di riscaldamento a metano, elettrico, telefonico ecc. con ampie aree esterne destinate a parcheggio e a verde

All'atto della redazione del presente piano risultano locati n. 8 immobili e sono in corso trattative per l'utilizzo anche di quest'ultimo capannone.

Grandi contenitori

Non risultano attualmente utilizzati i cosiddetti "Grandi contenitori" come ex Olcese e l'ex Graphart.

Ex Graphart: In considerazione dello stato manutentivo attuale dell'immobile è stata prevista una riduzione del canone in proporzione all'assunzione dei lavori straordinari di manutenzione in capo al conduttore.

Per il complesso immobiliare ex Olcese, il Consorzio ha in corso valutazioni per l'individuazione del migliore utilizzo dello stesso.

Edificio Porto Industriale.

Per l'edificio cd. "Palazzina Punto Franco Industriale", situato in Via Malaspina n.32, nel 2022 saranno in programmazione lavori di ristrutturazione per ca. 160.000 Euro.

Attesa la collocazione dell'immobile in prossimità del canale navigabile e l'attuale presenza dell'Ufficio delle Dogane, il Consorzio intende continuare a riservare una parte dello stesso al citato ufficio garantendo così i relativi servizi all'utenza portuale, mediante il ricorso al comodato d'uso gratuito con onere a carico del beneficiario delle spese relative ai consumi energetici e costi per delle manutenzioni ordinarie.

Edificio in Via Morpurgo 7

Si tratta di un immobile di ca. 237 mq, attualmente non locato e per il quale sono stati avviate procedure per la verifica dell'adeguamento degli impianti.

Realizzazione di un parcheggio in Strada della Rosandra a Trieste

Si prevede di realizzare, con fondi propri, un parcheggio da mettere al servizio delle imprese insediate prevedendo anche la realizzazione di postazioni per la ricarica di auto elettriche.

Edifici di civile abitazione.

Il Consorzio è proprietario di n.54 appartamenti localizzati a Trieste nelle Vie Benussi, Grego, Forti e Rosani.

Trattasi di appartamenti realizzati da EZIT con fondi propri e destinati, inizialmente, ad ospitare gli espropriati dalle aree industriali e gli operai delle aziende insediate.

Il Consorzio ha ritenuto, continuando sulla strada tracciata da EZIT, di adottare il contratto a canone concordato secondo le previsioni della Legge n. 431 dd. 9 dicembre 1998, accettando la connessa normativa dell'accordo territoriale valido per il Comune di Trieste del 14.12. 2017.

Si prevede, nel corso del 2021, al termine di ulteriori interventi di adeguamento degli impianti delle singole unità, di esperire altri bandi.

Va comunque segnalato che lo stato complessivo di conservazione di questo patrimonio è tale da necessitare interventi manutentivi importanti che per il loro rilievo economico (e in considerazione dell'uso sociale degli abitativi), non possono prescindere dal sostegno regionale.

Complessivamente sono previsti, nel triennio, spese per ca. un milione di Euro, a fronte di contributi regionali per abitativi sociali.

Tab.8. Interventi per la gestione del patrimonio immobiliare

Tipologia	Settore e sottosettore intervento	Descrizione dell'intervento	Primo anno (2022) €	Secondo anno (2023) €	Terzo anno (2024) €	Importo complessivo €	FONDI
04 - Ristrutturazione	05.33 - Direzionali e amministrative	Ristrutturazione edificio Punto Franco Industriale di Via Malaspina, n. 32 a Trieste	160.000,00	0.00	0.00	160.000,00	Contributo Regionale da richiedere (Artt. 85 - 86 L.R. FVG 03/2015 e s.m.i.) o fondi propri.
07 - Manutenzione straordinaria	05.10 - Abitative	Lavori di manutenzione straordinaria edificio ad uso civile abitazione sito a Trieste in via Grego n. 1	0.00	280.000,00	0.00	280.000,00	Contributi da richiedere o fondi propri
07 - Manutenzione straordinaria	05.10 - Abitative	Lavori di manutenzione straordinaria dell'edificio ad uso civile abitazione sito a Trieste in Via Grego n. 3	0.00	230.000,00	0.00	230.000,00	Contributi da richiedere o fondi propri
07 - Manutenzione straordinaria	05.10 - Abitative	Lavori di manutenzione straordinaria dell'edificio ad uso civile abitazione sito a Trieste in Via Forti, n. 24	0.00	280.000,00	0.00	280.000,00	Contributi da richiedere o fondi propri

L'ALIENAZIONE DI BENI IMMOBILIARI

Al fine di rinforzare le riserve di natura finanziaria, nonché di razionalizzare il patrimonio immobiliare da gestire, procedendo ad una focalizzazione sugli “asset” di maggiore interesse per le finalità consortili, saranno avviati, nel corso del 2021, vendite “mirate” per l’alienazione di porzioni di terreni ritenuti “non strategici” per tipologia e posizione, alcuni dei quali in area SIN, che, in base alle valutazioni si stima comporteranno un introito complessivamente di ca. €.50.000.

A fronte di numerose richieste di aree per nuovi insediamenti industriali, Il Consorzio intende rendere disponibile un terreno greenfield di ca 5.000 mq, restituito agli usi legittimi già nel 2012. Il valore di vendita è di ca. €.390.000.

4.2. ORGANIZZAZIONE E SVILUPPO INTERNO

GESTIONE DELLA PIANTA ORGANICA

In considerazione del proprio contesto economico-finanziario, il Consorzio proseguirà nella gestione ordinaria operativa delle attività consortili prevalentemente attraverso contratti con professionisti, limitandosi a nuovi rapporti strutturati in termini di pianta organica, esclusivamente per alcune funzioni chiave.

La pianta organica è stata approvata nel 2019 e per quel che concerne l’orizzonte di piano è prevista l’assunzione a tempo determinato di due unità di personale a partire dalla seconda metà del 2021 e del direttore generale con contratto part time.

5. QUADRO FINANZIARIO: SOSTENIBILITÀ ECONOMICO FINANZIARIA E PROIEZIONI ECONOMICO FINANZIARIE TRIENNALI.

5.1 CONTO ECONOMICO PROSPETTICO

CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO 2022-2024

Il conto economico riclassificato previsionale è fornito nella Tab.4

Tab. 4 Conto economico riclassificato (Euro).

CO.SELAG	Consuntivo	Piano economico finanziario				
	2020	30/06/2021	2021	2022	2023	2024
Piano economico pluriennale						
Fitti attivi - uffici sede	47.909	27.471	45.258	42.134	91.296	96.296
Fitti attivi - capannoni industriali	228.346	139.196	265.392	268.046	270.726	273.434
Fitti attivi - immobili abitativi	142.771	80.963	161.926	163.545	165.180	166.832
Fitti attivi - terreni, aree esterne e lastrici solari	220.800	118.490	216.369	218.533	220.718	222.925
Servizi alle imprese insediate	---	---	---	19.500	27.500	30.000
Altri ricavi - rimborsi fotovoltaico	10.996	7.353	14.706	19.118	24.853	32.309
Altri ricavi - riaddebito spese e varie	96.657	10.301	50.645	51.151	51.663	52.179
Altri ricavi - plusvalenze immobiliari	87.853	720.000	646.253	395.500	---	---
Altri ricavi - contributo regionale per interventi straordinari	345.393	236.344	427.503	1.047.652	16.055.000	9.980.000
VALORE DELLA PRODUZIONE	1.180.724	1.340.118	1.828.052	2.225.179	16.906.937	10.853.977
COSTI DELLA PRODUZIONE						
Per materie prime, sussidiarie di consumo e merci	4.981	1.393	2.786	2.814	2.842	2.870
Per interventi straordinari su beni di terzi di cui al contributo reg.	345.393	270.926	427.503	1.047.652	16.055.000	9.980.000
Per servizi	376.534	197.261	593.790	421.950	322.147	325.337

Per godimento di beni di terzi	4.686	7.968	7.968	7.800	7.800	7.800
Per il personale	1.692	10.912	37.500	163.531	163.531	163.531
Oneri diversi di gestione	249.517	110.478	202.453	202.652	202.731	202.810
MARGINE OPERATIVO LORDO	197.922	741.181	556.052	378.781	152.886	171.628
Ammortamenti immob immateriali	1.362	675	1.362	1.362	681	---
Ammortamenti immob materiali	5.312	2.898	6.992	31.397	56.462	60.947
Accantonamenti per svalutazione crediti	172	---	---	---	---	---
Accantonamenti per rischi	---	1	---	---	---	---
TOTALE COSTI DELLA PRODUZIONE	989.649	602.511	1.280.354	1.879.158	16.811.194	10.743.296
RIS. OPERATIVO (DIFF. TRA VALORE E COSTI PROD)	191.076	737.607	547.698	346.021	95.743	110.681
Proventi finanziari a breve	109	---	---	---	---	---
(Oneri finanziari a breve)	(56)	---	---	---	---	---
(Oneri finanziari a lungo)	---	---	---	(6.060)	(12.120)	(12.120)
(Oneri finanziari diversi)	---	---	---	---	---	---
Utili / (Perdite) su cambi (+/-)	---	---	---	---	---	---
SALDO GESTIONE FINANZIARIA	53	---	---	(6.060)	(12.120)	(12.120)
RISULTATO ANTE IMPOSTE	191.129	737.607	547.698	339.961	83.623	98.561
IMPOSTE	(70.909)	---	(77.812)	(75.295)	(63.194)	(64.040)
Ires	(52.472)		(47.436)	(46.915)	(44.066)	(44.324)
Irap	(18.437)		(30.377)	(28.380)	(19.130)	(19.718)
RISULTATO NETTO AZIENDALE	120.220	737.607	469.886	264.666	20.428	34.521

CONTO ECONOMICO ANALITICO 2022-2024

Il conto economico analitico previsionale è fornito nella Tab 5

Tab 5. Conto economico riclassificato (Euro)

CONTO ECONOMICO - COSTI	2021	2022	2023	2024
CANCELLERIA	2.786	2.814	2.842	2.870
Per materie prime, sussidiarie di consumo e merci	2.786	2.814	2.842	2.870
SPESE GENERALI	73.874	74.612	75.359	76.112
SPESE PER ASSICURAZIONI	27.972	28.251	28.534	28.819
SPESE PER MANUTENZIONI ORDINARIE	131.064	103.000	22.000	18.000
SPESE PER MANUTENZIONI FINANZIATE DA CONTRIBUTO REGIONALE	427.503	1.047.652	16.055.000	9.980.000
SPESE CONDOMINIALI	15.046	15.196	15.348	15.502
CONSULENZE ESTERNE	207.335	39.969	39.000	44.000
SPESE LEGALI	26.500	26.500	6.500	6.500
COMPENSO REVISORE	12.480	12.480	12.480	12.481
COMPENSO COMMERCIALISTA + CDL	8.280	8.280	8.280	8.280
COMPENSI CDA	76.722	48.660	49.147	49.638
COMPENSI DIRETTORE	0	50.000	50.500	51.005
COSTI PER SERVIZI VARI	14.517	15.000	15.000	15.000
Per servizi	1.021.293	1.469.602	16.377.147	10.305.337
Per godimento di beni di terzi	7.968	7.800	7.800	7.800
Per il personale	37.500	163.531	163.531	163.531

AMM.TO COSTI D'IMPIANTO	1.362	1.362	681	0
Ammortamenti immob immateriali	1.362	1.362	681	0
AMM.TO IMMOBILI PER MANUTENZ. STRAORD.	4.351	28.756	53.821	58.306
AMM.TO ORD.MAC.ELETTROM.UF.	2.641	2.641	2.641	2.641
Ammortamenti immob materiali	6.992	31.397	56.462	60.947
ACCANTONAMENTO PER RISCHI	0	0	0	0
IMPOSTE (IMU+TASI+TARI)	194.782	194.782	194.782	194.782
ALTRI ONERI DIVERSI DI GESTIONE	7.670	7.870	7.948	8.028
Oneri diversi di gestione	202.453	202.652	202.731	202.810
Oneri finanziari	0	6.060	12.120	12.120
(Oneri finanziari a breve)	0	6.060	12.120	12.120
ires	47.436	46.915	44.066	44.324
irap	30.377	28.380	19.130	19.718
IMPOSTE	77.812	75.295	63.195	64.042
TOTALE COSTI	1.358.166	1.960.513	16.886.510	10.819.458

CONTO ECONOMICO - RICAVI	2021	2022	2023	2024
Fitti attivi - uffici sede	45.258	42.134	91.296	96.296
Fitti attivi - capannoni industriali	265.392	268.046	270.726	273.434
Fitti attivi - immobili abitativi	161.926	163.545	165.180	166.832
Fitti attivi - terreni, aree esterne e lastrici solari	216.369	218.533	220.718	222.925
Servizi alle imprese insediate	0	19.500	27.500	30.000
Altri ricavi - rimborsi fotovoltaico	14.706	19.118	24.853	32.309
Altri ricavi - riaddebito spese e varie	50.645	51.151	51.663	52.179
Altri ricavi - contributi regionali a fondo perduto	427.503	1.047.652	16.055.000	9.980.000
Altri ricavi - plusvalenze immobiliari	646.253	395.500	0	
VALORE DELLA PRODUZIONE	1.828.052	2.225.179	16.906.937	10.853.976
Proventi finanziari	0	0	0	0
Proventi finanziari a breve	0	0	0	0
TOTALE RICAVI	1.828.052	2.225.179	16.906.937	10.853.976

5.2 BUDGET FINANZIARIO

BUDGET FINANZIARIO TRIENNALE

La previsione finanziaria si discosta da quella economica in ragione del fatto che mentre il budget economico è stato redatto in termini di competenza, quello finanziario è stato redatto in termini di cassa ed evidenzia anche le spese per gli investimenti patrimonializzati, i contributi pubblici concessi e da richiedere, il pagamento dei mutui da stipulare.

Il budget finanziario previsionale 2022-2024 (rendiconto finanziario come da schema proposto nell'OIC 10) è fornito nella Tab 6.

Tab.6. Budget finanziario previsionale (Euro).

CO.SELAG Analisi Cash Flow	Budget finanziario previsionale		
	2022	2023	2024
Risultato netto aziendale	264.666	20.428	34.521
Ammortamenti immob immateriali	1.362	681	---
Ammortamenti immob materiali	31.397	56.462	60.947
Accantonamento Fondo TFR	13.628	13.628	13.628
Accantonamenti rischi e oneri e altri accantonamenti	---	---	---
Autofinanziamento	311.053	91.199	109.095
Variazione Crediti verso clienti	(1.134)	(2.892)	(897)
Variazione Crediti diversi	---	---	---
Variazione Crediti tributari	---	---	---
Variazione Ratei e risconti attivi	---	---	---
Variazione Debiti verso fornitori	(264.390)	(137.461)	2.383
Variazione Fatture da ricevere	(41.841)	(5.242)	1.250
Variazione Debiti tributari	68.392	(12.101)	846
Variazione Debiti previdenziali	3.151	---	---
Variazione Altri debiti	---	---	---
Variazione Ratei e risconti passivi	---	---	---
Variazione netta di circolante	(235.823)	(157.696)	3.582
Cash Flow generato dalla gestione corrente	75.230	(66.497)	112.677
Variazione Altre	---	---	---
Variazione (Fondo ammortamento immob. immateriali)	---	---	---

Variazione Compensorio immobiliare	(1.515.000)	(156.000)	(143.000)
Variazione Terreni e Aree	(230.000)	---	---
Variazione Attrezzature industriali e commerciali	---	---	---
Variazione Altri beni	---	---	---
Variazione (Fondo ammortamento immob. materiali)	---	---	(0)
Variazione investimenti operativi	(1.745.000)	(156.000)	(143.000)
Cash Flow generato dalla gestione operativa	(1.669.770)	(222.497)	(30.323)
Variazione Partecipazioni	---	---	---
Variazione netta attivo fisso finanziario	---	---	---
Aumento / diminuzione capitale sociale	---	---	---
Dividendi / utilizzo riserve	---	---	---
Flussi di cassa gestione patrimoniale	---	---	---
Cash Flow generato dalla gestione	(1.669.770)	(222.497)	(30.323)
Variazione Finanziamenti a m.l.	1.003.875	(58.250)	(58.250)
Flussi finanziari	1.003.875	(58.250)	(58.250)
Cash Flow generato dalla gestione finanziaria	(665.895)	(280.747)	(88.573)
PFN Banche	2022	2023	2024
Saldo banche a breve iniziale	1.658.427	992.532	711.785
Saldo banche a breve finale	992.532	711.785	623.213
Variazione	(665.895)	(280.747)	(88.573)

5.3 STATO PATRIMONIALE PROSPETTICO

STATO PATRIMONIALE

Lo stato patrimoniale prospettico è evidenziato nella Tab. 7.

Tab.7. Stato patrimoniale prospettico (Euro)

CO.SELAG	Consuntivo	Piano economico finanziario				
	2020	30/06/2021	2021	2022	2023	2024
Stato Patrimoniale prospettico: ATTIVO						
Disponibilità liquide (cassa)	1.388.620	1.931.351	1.658.427	992.532	711.785	623.213
Crediti verso clienti	48.785	62.582	29.319	30.453	33.345	34.242
Crediti diversi	234.047	28.254	0	0	0	0
Crediti tributari	0	42.442	0	0	0	0
Ratei e risconti attivi	27.792	0	0	0	0	0
TOTALE ATTIVO A BREVE	1.699.243	2.064.628	1.687.746	1.022.985	745.130	657.454
Altre	6.812	6.812	6.812	6.812	6.812	6.812
(Fondo ammortamento immob. immateriali)	(3.406)	(4.082)	(4.768)	(6.131)	(6.812)	(6.812)
Totale Immobilizzazioni immateriali	3.406	2.730	2.044	681	0	0
Comprensorio immobiliare	15.435.533	15.446.833	15.547.533	17.062.533	17.218.533	17.361.533
Terreni e Aree	1.816.241	1.816.241	1.816.241	2.046.241	2.046.241	2.046.241
Attrezzature industriali e commerciali	0	0	0	0	0	0
Altri beni	637.780	644.741	637.780	637.780	637.780	637.780
Immobilizzazioni di terzi in gestione	0	0	0	0	0	0
(Fondo ammortamento immob. materiali)	(734.152)	(737.050)	(751.869)	(783.267)	(839.729)	(900.676)
Totale Immobilizzazioni materiali	17.155.401	17.170.765	17.249.684	18.963.286	19.062.824	19.144.877
Partecipazioni	0	0	0	0	0	0
Totale Immobilizzazioni finanziarie	0	0	0	0	0	0

TOTALE ATTIVO A LUNGO	17.158.807	17.173.495	17.251.727	18.963.968	19.062.824	19.144.877
TOTALE ATTIVO	18.858.051	19.238.123	18.939.473	19.986.953	19.807.954	19.802.331

CO.SELAG	Consuntivo	Piano economico finanziario				
	2020	30/06/2021	2021	2022	2023	2024
Stato Patrimoniale prospettico:PASSIVO						
Debiti verso banche	0	0	0	0	0	0
Debiti verso fornitori	547.789	231.924	624.045	359.655	222.194	224.577
Fatture da ricevere	83.015	30.547	63.649	21.807	16.565	17.815
Debiti tributari	7.291	0	6.903	75.295	63.194	64.040
Debiti previdenziali	8.492	6.850	938	4.088	4.088	4.088
Altri debiti	425.023	458.250	0	0	0	0
Ratei e risconti passivi	15.166	1.670	0	0	0	0
TOTALE PASSIVO A BREVE	1.086.776	729.241	695.535	460.846	306.042	310.520
Finanziamenti a m.l.	0	0	0	1.003.875	945.625	887.375
Fondo TFR	348	348	3.125	16.753	30.380	44.008
Fondo rischi e oneri	0	0	0	0	0	0
TOTALE PASSIVO MEDIO / LUNGO	348	348	3.125	1.020.628	976.005	931.383
Capitale sociale	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000
Riserva legale	0	4.749	4.749	20.000	20.000	20.000
Altre riserve	17.575.944	17.575.944	17.575.944	17.575.944	17.575.944	17.575.944
Risultato esercizi precedenti	(25.237)	90.234	90.234	544.869	809.535	829.963
Risultato netto aziendale	120.220	737.607	469.886	264.666	20.428	34.521
TOTALE PATRIMONIO NETTO	17.770.927	18.508.534	18.240.813	18.505.479	18.525.907	18.560.428
TOTALE PASSIVO	18.858.051	19.238.123	18.939.473	19.986.953	19.807.954	19.802.331

Tab.11. Finanziamenti pubblici - Euro

Spese di investimento e infrastrutturazione finanziate da fondi da richiedere	2022 €	2023 €	2024 €	CONTRIBUTI DA RICHIEDERE €
Manutenzione straordinaria strade	427.824	480.000	400.000	1.307.824
Manutenzione straordinaria immobili abitativi		790.000		790.000
Realizzazione impianto videosorveglianza	396.500			396.500
Manutenzione straordinaria aree verdi		100.000		100.000
Manutenzione straordinaria raccordi ferroviari	63.328	200.000	200.000	463.328
Riassetto e recupero siti urbani e produttivi		14.485.000	9.380.000	23.865.000
Totale spese investimento finanziate da fondi da richiedere	887.652	16.055.000	9.980.000	

CONTRIBUTI REGIONALI CONCESSI ANNI PRECEDENTI

- 1) Contributo regionale, ex legge 14/2018 art.1 commi 24-29, decreto di concessione della Regione FVG 4863/Protur del 17/12/2018, dell'importo complessivo di **Euro 1.347.471,34** (da erogare sulla base della progressione delle spese), per opere di ristrutturazione e ammodernamento dell'edificio sito in via Caboto 14, sede del Consorzio, in base al cronoprogramma aggiornato dei lavori che prevede che la progettazione venga affidata nel corso dell'esercizio 2021 e la conclusione dei lavori è prevista nell'esercizio 2022.

Il 52,71% di tale contributo pari ad Euro 710.318,90 è stato erogato, quale anticipo, nel corso dell'esercizio 2021; il residuo importo pari ad Euro 637.152,44 verrà erogato nell'esercizio 2021 nel corso di svolgimento dei lavori.

IMPORTO TOTALE	€ 1.347.471,34	Impatto Finanziario
2021	€ 710.318,90	52,71%
2022	€ 637.152,44	47,29%
2023		
2024		

- 2) Contributo regionale, ex legge 3/2015 art. 85, comma 9, decreto di concessione della Regione FVG 4813/Protur del 13/12/2018, dell'importo complessivo di **Euro 728.223,01** (da erogare sulla base della progressione delle spese), per opere di infrastrutturazione ed urbanizzazione primaria a fruizione collettiva, veicolare o pedonale, nella fattispecie ripavimentazione delle strade nella disponibilità del Consorzio. L'opera è stata completata nel corso dell'esercizio 2021. Le economie maturate su tale intervento sono state destinate ad un intervento per il miglioramento della funzionalità viaria e manutenzione straordinaria della viabilità antistante lo stabilimento Wärtsilä Italia S.p.A. di proprietà del consorzio – Decreto 1751/Protur del 14/07/2021.

Una parte delle opere è stata effettuata nel corso dell'esercizio 2020. La restante parte è stata conclusa nel corso dell'esercizio 2021. Il 90% di tale contributo pari ad Euro 655.400,71 è stato erogato, quale anticipo, nel corso

dell'esercizio 2020; il residuo importo pari ad Euro 72.822,30 verrà erogato nel corso dell'esercizio 2021 ad ultimazione degli ulteriori interventi finanziati con le economie.

IMPORTO TOTALE	€ 728.223,01	Impatto Finanziario
2021	€ 72.822,30	10%
2022		
2023		
2024		

- 3) Contributo regionale, ex legge 3/2015 art. 85, comma 9, decreto di concessione della Regione FVG 2662/Protur del 04/10/2019, dell'importo complessivo di **Euro 365.000,00**, per opere di infrastrutturazione ed urbanizzazione primaria a fruizione collettiva, veicolare o pedonale, nella fattispecie risistemazione del raccordo viario tra la via Malaspina e la riva Cadamosto con ingresso al Punto Franco Industriale. Il cronoprogramma aggiornato dei lavori prevede che i lavori inizino e si concludano nel corso dell'esercizio 2021. Il 25% di tale contributo pari ad Euro 91.250,00 è stato erogato, quale anticipo, nel corso dell'esercizio 2020; il 65% di tale contributo pari ad Euro 237.250,00 è stato erogato, quale anticipo, nel corso dell'esercizio 2021. il residuo importo pari ad Euro 36.500,00 verrà erogato al termine dei lavori.

IMPORTO TOTALE	€ 365.000,00	Impatto Finanziario
2021	€ 273.750,00	75%
2022		
2023		

CONTRIBUTI DA RICHIEDERE

- 1) La manutenzione straordinaria di via Malaspina

IMPORTO TOTALE	€ 296.069,01	Impatto Finanziario
2022	€ 296.069,01	100%
2023		
2024		

- 2) La manutenzione straordinaria di via del Follatoio

IMPORTO TOTALE	€ 131.754,61	Impatto Finanziario
2022	€ 131.754,61	100%
2023		
2024		

- 3) Realizzazione di un nuovo impianto di videosorveglianza all'interno del Comprensorio del Consorzio

IMPORTO TOTALE	€ 396.500,00	Impatto Finanziario
2022	€ 396.500,00	100%
2023		
2024		

- 4) Rinnovo attraversamento ferroviario di Strada delle Saline – Muggia (TS)

IMPORTO TOTALE	€ 63.328,20	Impatto Finanziario
2022	€ 63.328,20	100%
2023		
2024		

- 5) La manutenzione straordinaria degli edifici ad uso di civile abitazione:

IMPORTO TOTALE	€ 790.000,00	Impatto Finanziario
2022		
2023	€ 790.000,00	100%
2024		

- 6) Manutenzione straordinaria aree verdi strade del Comprensorio industriale

IMPORTO TOTALE	€ 100.000,00	Impatto Finanziario
2022		
2023	€ 100.000,00	100%
2024		

- 7) Opere di messa in sicurezza e infrastrutturazione di terreni in Zona Noghere – Muggia (TS):

IMPORTO TOTALE	€ 14.000.000,00	Impatto Finanziario
2022		
2023	€ 7.000.000,00	50%
2024	€ 7.000.000,00	50%

- 8) Progetto di recupero area dismessa sita in Via Caboto, n. 18 e di rinnovamento dei tratti di binario di pertinenza allacciati alla stazione di Aulinia – Lotto I

IMPORTO TOTALE	€ 485.000,00	Impatto Finanziario
2022		
2023	€ 363.750,00	75%
2024	€ 121.250,00	25%

9) Manutenzione straordinaria raccordi ferroviari del Comprensorio

IMPORTO TOTALE	€ 200.000,00	Impatto Finanziario
2022		
2023	€ 200.000,00	100%
2024		

10) La manutenzione straordinaria delle strade del comprensorio industriale nel comune di San Dorligo della Valle:

IMPORTO TOTALE	€ 480.000,00	Impatto Finanziario
2022		
2023	€ 480.000,00	100%
2024		

11) Opere di messa in sicurezza e infrastrutturazione di terreni in Zona Noghere – Muggia (TS)

IMPORTO TOTALE	€ 6.000.000,00	Impatto Finanziario
2022		
2023		
2024	€ 3.000.000,00	50%

12) Manutenzione straordinaria strade di Muggia (residue) + manutenzione straordinaria altre strade di proprietà

IMPORTO TOTALE	€ 400.000,00	Impatto Finanziario
2022		
2023		
2024	€ 400.000,00	100%

13) Recupero sito dismesso in Via Pietraferrata (Trieste)

IMPORTO TOTALE	€ 2.300.000,00	Impatto Finanziario
2022		
2023		
2024	€ 2.300.000,00	100%

14) Manutenzione straordinaria raccordi ferroviari del Comprensorio

IMPORTO TOTALE	€ 200.000,00	Impatto Finanziario
2022		
2023		
2024	€ 200.000,00	100%

- 15) Progetto di recupero area dismessa sita in Via Caboto, n. 18 e di rinnovamento dei tratti di binario di pertinenza allacciati alla stazione di Aquilinia – Lotto II

IMPORTO TOTALE	€ 1.080.000,00	Impatto Finanziario
2022		
2023		
2024	€ 810.000,00	75%

Spese di investimento e infrastrutturazione finanziate da fondi pubblici già concessi

Ristrutturazione sede:

- 1) Gli stati avanzamento lavori, relativi alla riqualificazione della sede di via Caboto 14, sulla base del cronoprogramma dei lavori, per un totale complessivo nel triennio 2020/2022 di **Euro 1.347.471,34**:

IMPORTO TOTALE	€ 1.347.471,34	Impatto Finanziario
2021	€ 80.931,00	per spese progettazione e D.L. 6%
2022	€ 71.769,74	per spese progettazione e D.L. 5%
2022	€ 1.194.770,60	lavori 89%

Ristrutturazione reti stradali:

- 2) La ripavimentazione e manutenzione straordinaria della strada antistante lo stabilimento Wartsila di Bagnoli della Rosandra, sulla base del cronoprogramma dei lavori. Il costo dell'intervento pari ad **Euro 144.858,29** sarà coperto dalle somme derivanti da economie di spesa, relative all'intervento "lavori di ripavimentazione delle strade in disponibilità del Consorzio" pari a complessivi **Euro 728.223,01**, per il quale è stato concesso il contributo regionale descritto al punto 2 della voce Entrate da trasferimenti degli enti territoriali:

IMPORTO TOTALE	€ 144.858,29	Impatto Finanziario
2021	€ 144.858,29	100%
2022		
2023		

- 3) Gli stati di avanzamento lavori, relativi alla risistemazione del raccordo viario tra via Malaspina e Riva Cadamosto con ingresso al Punto Franco Industriale, sulla base del cronoprogramma dei lavori, per un totale complessivo di **Euro 365.000,00**. I lavori iniziati nel corso dell'esercizio 2020 si concluderanno nel 2021.

IMPORTO TOTALE	€ 365.000,00	Impatto Finanziario
2021	€ 273.750,00	75%
2022		
2023		

Spese di investimento finanziate con contributi già richiesti nel corso del 2021 alla Regione F.V.G.

- 1) La manutenzione straordinaria di via Malaspina

IMPORTO TOTALE	€ 296.069,01	Impatto Finanziario
2022	€ 296.069,01	100%
2023		
2024		

2) La manutenzione straordinaria di via del Follatoio

IMPORTO TOTALE	€ 131.754,61	Impatto Finanziario
2022	€ 131.754,61	100%
2023		
2024		

3) Rinnovamento attraversamento ferroviario di Strada delle Saline – Muggia (TS)

IMPORTO TOTALE	€ 63.328,20	Impatto Finanziario
2022	€ 63.328,20	100%
2023		
2024		

Spese di investimento finanziate con contributi da richiedere nel corso del 2021 alla Regione F.V.G.

1) Realizzazione di un nuovo impianto di videosorveglianza all'interno del Comprensorio del Consorzio

IMPORTO TOTALE	€ 396.500,00	Impatto Finanziario
2022	€ 396.500,00	100%
2023		
2024		

2) Manutenzione straordinaria strade di proprietà

IMPORTO TOTALE	€ 116.888,35	Impatto Finanziario
2022	116.888,35	100%
2023		
2024		

3) Manutenzione straordinaria raccordi ferroviari

IMPORTO TOTALE	€ 75.885,84	Impatto Finanziario
2022	75.885,84	100%
2023		
2024		

6. COORDINAMENTO DEL PIANO CON LE POLITICHE REGIONALI DI SETTORE

La Tab.12 riporta una sintesi delle principali aree di coordinamento del Piano Industriale con le politiche regionali di settore.

La parte riguardante il coordinamento con i settori ambiente, della mobilità, delle politiche economiche ed europee ed ovviamente della pianificazione (per le ragioni di seguito descritte), è già stata ampiamente descritta e valutata ai sensi e per gli effetti del T.U. ambiente in materia di VAS nell’ambito del PT.I.

Si rimanda pertanto, come integrazione, al sito web consortile, all’indirizzo <http://www.ezit.ts.it/piano-infraregionale/> per la consultazione dei documenti contenenti gli aspetti di coordinamento con le politiche regionali di settore.

Tab. 12. Coordinamento del Piano con le politiche regionali di settore

Riferimento normativo	Denominazione del Piano Regionale	Azioni e contenuti del coordinamento
<i>Coordinamento con il Settore Ambientale</i>		
DPREG n. 108/2018	Piano Regionale Amianto	Sviluppo dell’Infrastruttura di Dati Territoriali (IDT) di Consorzio, come preconditione di mappature integrate comprensive dell’aspetto “amianto”
Decreto legislativo 152/2006	Ambiente	
Delibera di Giunta N.495, 09.03.2018	Piano Regionale dei Siti Contaminati.	Interventi di urbanizzazione e sviluppo ipotizzati i dal PTI del Consorzio su aree incluse nel Piano regionale di gestione dei rifiuti: “Progetto di Piano regionale di bonifica dei siti Contaminati” (es. Area EZIT 12, Area EZIT 11 Porzione Ovest, Area 11 EZIT Porzione Est).
Decreto del Presidente della Regione 21 maggio 2007, n. 0137/Pres. Approvazione del Piano energetico regionale (PER)	Piano Energetico Regionale (PER).	Contributo all’incremento di fonti rinnovabili (solare fotovoltaico) attraverso la riattivazione di impianto consortile. Pianificazione energetica consortile.
Legge regionale n. 34/2017, Disciplina organica della gestione dei rifiuti e principi di economia circolare	Principio dell’Economia Circolare.	Proposizione come obiettivi generali lo sviluppo di attività produttive collegate all’economia circolare
<i>Coordinamento con il settore della mobilità</i>		

<p>Legge regionale n. 25 del 25 ottobre 2004 sugli "interventi a favore della sicurezza e dell'educazione stradale" (art. 2).</p>	<p>Piano Regionale delle Sicurezza Stradale.</p>	<p>Azioni di tipo infrastrutturale: sistemazione e messa in sicurezza di infrastrutture stradali fondamentali nella rete stradale di proprietà del Consorzio</p>	
<p>DPRReg 300 del 16.12.2011</p>	<p>Piano Regionale delle Infrastrutture di trasporto della mobilità delle merci e della logistica.</p>	<p>Adeguamento, ammodernamento e potenziamento della rete stradale del Consorzio (rete "regionale e locale");</p> <p>Potenziamento, attraverso la riattivazione dei raccordi ferroviari, dei collegamenti infrastrutturali a servizio del tessuto produttivo ed economico del Friuli Venezia Giulia.</p> <p>Possibile contributo, con la prevista urbanizzazione di aree site nella "Valle delle Noghere", alla soluzione del problema dell'insufficienza di aree retroportuali adiacenti al porto di Trieste.</p>	

Coordinamento con il settore delle politiche economiche ed europee

<p>L.R.20.02.2015 N.3</p>	<p>RilancimpresaFVG - Riforma delle politiche industriali.</p>	<p>Azioni di recupero ambientale: infrastrutturazione aree collocate nel SIN e SIR); in zona ex Aquila, e Ferriera; recupero siti dismessi e degradati anche in zone D2 e D3.</p>	
---------------------------	--	---	--

Coordinamento con il Settore Lavori Pubblici

<p>Appalti osservatorio dei lavori pubblici esecuzione delle opere</p>		<p>Tutte le opere pubbliche del Consorzio vengono realizzate secondo il codice dei Contratti di cui al D.lgs. 50/2016. Concluso l'iter progettuale le opere vengono appaltate utilizzando la piattaforma regionale di eAppaltiFVG. Il monitoraggio completo dell'iter procedurale di completamento dell'opera è riassunto nelle schede SIMOG Sistema Informativo Monitoraggio Gare dell'ANAC e nelle Schede della Banca dati Amministrazioni pubbliche del Ministero delle Finanze</p>	
--	--	--	--

7. RISULTATI ATTESI

Il Piano Industriale 2022-2024 può essere considerato come quelli precedenti un piano ancora fortemente orientato alla “ripresa” delle attività di un ente che ha da poco intrapreso una nuova traiettoria di azione, motivo per cui, in una fase di avvio, ci si può attendere che i risultati programmati in termini di ricaduta territoriale non siano collocati temporalmente, per la maggior parte, nell’arco del triennio, benchè con l’adozione prossima del PNRR si possa immaginare che una serie importante e sostanziale di effetti possa già intravedersi entro il 2026, anno entro il quale dovrebbero essere concluse le attività previste dal PNRR.

In ogni caso, e pur con tutta la prudenza che è necessaria, si può stimare che:

- il numero di imprese insediate, grazie alle nuove opportunità offerte nell’infrastruttura “aperta” collocata nella palazzina di Via Caboto, ai nuovi sviluppi attivati con i magazzini in “punto franco” di Bagnoli (in previsione di essere serviti da collegamento ferroviario), al nuovo terminal portuale e alle aree in previsione di sviluppo nell’area Ex-Aquila in zona Noghere, nonché allo sviluppo di nuove attività sui terreni di maggiore dimensione di proprietà del consorzio situati, in particolare, nella zona di Via delle Saline, ormai in procinto di essere attivate nell’ambito del PNRR, possa aumentare in prospettiva di un numero stimabile intorno alle 50 imprese nel triennio 2022/24, con un incremento stimabile complessivamente, in circa 700 di posti di lavoro equivalenti a tempo pieno;
- l’aumento quantitativo dei servizi offerti alle imprese, consisterà nella fruibilità di nuovi spazi (capannoni), di nuovi servizi di supporto (es. sportello informativo “Progetti Europei”) e di nuove opportunità di residenza (in immobili di proprietà del consorzio) per i lavoratori di imprese recentemente insediate, nonché nella disponibilità di sportelli integrati (“sportello unico”) a supporto dell’insediamento;
- l’aumento qualitativo dei servizi alle imprese insediate consisterà nella disponibilità di un’infrastruttura stradale ulteriormente e continuamente migliorata in qualità e sicurezza e, grazie ai raccordi ferroviari, di nuove opportunità di utilizzo “multimodale” di aree del comprensorio, con particolare riferimento al miglioramento del sistema di accessibilità delle aree gravitanti intorno al “Canale Navigabile” che rimane area di essenziale rilevanza strategica e sulla quale saranno attivati percorsi di miglioramento gestionale, anche in collaborazione con la AdSP;
- il consolidamento ulteriore di processi collaborativi con istituzioni nel campo della ricerca applicata e del trasferimento tecnologico (es., SISSA, Università di Trieste) contribuirà ad un miglioramento del clima per le imprese insediate, in particolar modo per quelle caratterizzate da potenziali di innovazioni inespressi oltre che avanzamenti sulle modalità di pianificazione e gestione del territorio consortile;
- lo sviluppo degli aspetti legati alla gestione digitale dell’informazione (IDT) permetterà un deciso miglioramento nei processi di gestione del territorio e del patrimonio consortile, favorendo l’aumento qualitativo delle imprese insediate;
- lo sviluppo dei temi legati alla conoscenza dl fabbisogno energetico delle imprese contribuirà a rispondere alle sfide del green deal;
- lo sviluppo di un centro per l’insediamento di imprese innovative nella palazzina consortile, permetterà di sviluppare imprese di nuova tipologia (anche ad esempio nel contesto dell’“Economia Circolare”) contribuendo all’allargamento della base industriale;
- le operazioni di ri-organizzazione interna, che ricomprende il percorso di miglioramento nella gestione del patrimonio attualmente non valorizzato, contribuirà all’equilibrio economico del Consorzio, auspicabilmente anche nella prospettiva di utilizzo delle risorse PNRR necessarie, sul fronte dell’organizzazione interna del Consorzio, ad attivare i processi di investimento.

Trieste, 31 Agosto 2021

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione

Zeno D’Agostino

