



# ZONA LOGISTICA SEMPLIFICATA DELLA REGIONE FRIULI VENEZIA GIULIA

## PIANO DI SVILUPPO STRATEGICO

## Sommario

1	Inquadramento economico .....	5
1.1	Geografia Economica .....	5
1.2	Contesto Socio-Economico .....	7
1.2.1	Il PIL .....	7
1.3	La forza lavoro.....	8
1.3.1	Le Imprese .....	10
1.3.2	Valore Aggiunto.....	16
1.3.3	L'Export.....	18
1.3.3.1	Andamento .....	18
1.3.3.2	Destinazioni .....	20
1.3.3.3	Composizione.....	22
1.3.3.4	Operatori.....	23
1.3.3.5	Modalità di Trasporto .....	23
1.3.4	Indice di competitività territoriale .....	24
2	Recenti shock esogeni .....	27
2.1	L'impatto del COVID-19 .....	27
2.2	L'impatto della guerra Russia-Ucraina .....	29
3	Istituzioni economiche .....	31
3.1	Introduzione.....	31
3.2	I Distretti .....	31
3.3	I Consorzi.....	33
3.4	I Cluster .....	34
3.5	Parchi scientifici tecnologici, ERMES, ARGO, IP4 FVG.....	36
3.5.1	Parchi.....	36
3.5.2	ERMES.....	37
3.5.3	ARGO .....	37
3.5.4	IP4 FVG .....	38
3.6	Reti di interdipendenza.....	39
3.6.1	Legge regionale n° 3/2021 e ZLS – FVG .....	39
3.7	Sistema di agevolazioni ed incentivazioni regionali .....	42
4	Criterio generale di funzionamento delle strutture regionali deputate all'intermodalità delle aree ZLS .....	43
5	Elenco delle strutture portuali della Regione FVG .....	44
5.1	Porto di Trieste.....	44
5.1.1	Terminal principali.....	45
5.1.1.1	Trieste Marine Terminal (TMT) .....	45
5.1.1.2	Samer Seaports & Terminals.....	47
5.1.1.3	Europe Multipurpose Terminal (EMT) .....	48
5.1.1.4	Trieste Intermodal Maritime Terminal (TIMT).....	50
5.1.1.5	HHLA-PLT Italy (ex Piattaforma Logistica Trieste).....	51
5.1.1.6	Adria Terminal .....	53
5.1.1.7	Frigomar .....	54
5.1.1.8	SIOT (Società Italiana Oleodotto Transalpino).....	56
5.1.1.9	TTP (Trieste Terminal Passeggeri).....	56



5.1.2	Progetti di espansione del Porto di Trieste .....	57
5.1.2.1	Adria Port Zrt. Hungary .....	57
5.2	Porto di Monfalcone .....	58
5.3	Porto di Porto Nogaro .....	62
6	Elenco delle strutture interportuali considerate per il funzionamento delle aree ZLS .....	69
6.1	Assetto societario del network regionale delle strutture interportuali .....	69
6.2	Strutture interportuali .....	70
6.2.1	Interporto-Centro Ingrosso di Pordenone (ICIP) .....	70
6.2.2	Interporto di Cervignano .....	73
6.2.3	Stazioni Doganali Autoportuali di Gorizia (SDAG) .....	75
6.2.4	Interporto di Trieste (Terminal intermodale di Trieste- Ferneti) .....	78
6.2.5	Polo intermodale dell'Aeroporto di Trieste.....	80
7	Regolamento UE 1315/2013 11 dic 2013 (orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti): estratto dei criteri di riferimento principali attinenti alle ZES/ZLS .....	83
8	La rete ferroviaria principale di riferimento del FVG.....	88
8.1	Rete EU (ex Reg. UE 1315/2013).....	88
8.2	Criteri generali della rete italiana: AV/AC e ERTMS/ETCS.....	88
8.3	La rete FVG.....	89
9	La rete stradale principale di riferimento .....	90
9.1	Rete EU (ex Reg. UE 1315/2013).....	90
9.2	La rete FVG.....	90
10	Concetto di Regione-Porto e applicazione alla ZLS .....	91
11	Criterio di collegamenti ferroviari tramite treni navetta "shuttle" tra Interporti e Porti .....	93
11.1	Treni "shuttle" .....	93
11.2	Treni a lungo percorso.....	93
11.3	Il Corridoio Controllato ("corridoio doganale") dal punto di vista logistico .....	93
12	Le aree della ZLS in FVG .....	95
12.1	Le aree comunali della ZLS .....	95
12.2	Zone comunali che ricadono in aree portuali.....	99
12.3	Aree escluse per esigenze di sicurezza portuale e di navigazione.....	99
12.4	Mappa delle relazioni .....	100
13	Impatto .....	103
13.1	L'impatto economico e sociale della ZLS.....	103
13.1.1	Premessa.....	103
13.1.2	Traffico porti .....	104
13.1.3	Economia Regionale.....	105
13.1.4	Occupazione e ZLS .....	108
13.2	SWOT ZLS.....	109
13.2.1	Punti di forza.....	109
13.2.2	Punti di debolezza.....	110
13.2.3	Opportunità .....	112
13.2.4	Minacce.....	113
13.3	Individuazione criteri di monitoraggio impatto della ZLS.....	113
14	Le semplificazioni amministrative.....	115
14.1	Premessa .....	115
14.2	Quadro normativo nazionale in materia di semplificazioni amministrative .....	115
14.2.1	La semplificazione per l'insediamento e la gestione delle imprese nelle ZLS.....	115

14.2.2	La semplificazione per la ripresa economica del Paese .....	118
14.3	Quadro normativo della Regione Autonoma FVG in materia di semplificazioni amministrative.....	121
14.3.1	Pareri, intese, concerti ed altri atti di assenso.....	123
14.4	Il Piano delle misure di semplificazione amministrativa .....	123
14.4.1	Misure proposte e raccordate al modello organizzativo regionale esistente.....	123
14.4.2	Zona Franca Doganale Interclusa (ZFDI) e corridoi doganali .....	127
15	La governance della ZLS .....	130
15.1	La governance della Zona Logistica Semplificata nella normativa nazionale .....	130
15.2	Modalità di funzionamento e strumenti di governance della ZLS.....	131
16	Il percorso seguito per la determinazione della ZLS per il Friuli Venezia Giulia.....	136
16.1	Obiettivo Generale .....	136
16.2	Il Percorso di Consultazione .....	140
16.3	Le tappe del percorso .....	142
16.4	Gli Stakeholder .....	143
 <i>Appendice 1 – Elenco delle agevolazioni ed incentivazioni regionali.....</i>		 <i>145</i>
<i>Bibliografia.....</i>		<i>151</i>
 <i>MAPPA FVG CON INDICAZIONE COMUNI ZLS</i>		
<i>PLANIMETRIE INQUADRAMENTO TERRITORIALE.....</i>		<i>ALLEGATO 1</i>
<i>PARTICELLE CATASTALI.....</i>		<i>ALLEGATO 2</i>
<i>COMUNI ZLS-FVG INCLUSI NELLA CARTA DEGLI AIUTI DI STATO A FINALITÀ REGIONALE.....</i>		<i>ALLEGATO 3</i>

## Introduzione

Il presente documento contiene la proposta della Regione FVG del Piano di Sviluppo Strategico (PSS) della Zona Logistica Semplificata (ZLS) redatto in conformità all'art.6 del DPCM n.12/2018 e in seguito rivisto secondo le previsioni degli articoli 8-13 del DPCM 40/2024.

Al fine di semplificare la lettura del documento si presenta una tabella di sintesi che specifica i requisiti, le proposte e i contenuti del Piano di Sviluppo Strategico, come illustrati all'interno del presente documento.

CONTENUTI DEL PIANO DI SVILUPPO STRATEGICO	PROPOSTA PSS - FVG
a) la documentazione di identificazione delle aree individuate con <b>l'indicazione delle porzioni di territorio interessate</b> con evidenziazione di quelle ricadenti nell'Area portuale;	Al <b>capitolo 12</b> troviamo evidenziati i comuni interessati da aree ZLS e le superfici assegnate per ciascun comune oltre che la modalità di calcolo della superficie totale ZLS – FVG.
b) <b>l'elenco delle infrastrutture già esistenti</b> , nonché delle infrastrutture di collegamento tra aree non territorialmente adiacenti, nel territorio di cui alla lettera a);	Il documento include al <b>capitolo 5</b> una esaustiva analisi infrastrutturale.
c) <b>un'analisi dell'impatto sociale ed economico</b> atteso dall'istituzione della ZLS;	Nel <b>capitolo 13.1</b> troviamo una completa analisi degli scenari infrastrutturali e dell'economia regionale.
d) una relazione illustrativa del PSS corredata di dati ed elementi che identificano <b>le tipologie di attività che si intendono promuovere all'interno</b> della ZLS, le attività di specializzazione territoriale che si intendono rafforzare e che dimostrano la sussistenza di un nesso economico-funzionale con l'Area portuale. Le aree non contigue devono comunque essere collegate alle aree portuali da infrastrutture adeguate alla realizzazione del Piano di sviluppo strategico;	Le informazioni in merito alle tipologie di attività che si intendono promuovere e rafforzare sono incluse in vari punti del documento. Una sintesi la si trova alla fine del <b>capitolo 12</b> .
e) l'individuazione delle <b>semplificazioni amministrative</b> , di propria competenza, per la realizzazione degli investimenti che la Regione si impegna ad adottare per le iniziative imprenditoriali localizzate nella ZLS;	Il <b>capitolo 14</b> riporta tutte le informazioni richieste
f) l'indicazione degli eventuali pareri, intese, concerti, nulla osta o altri atti di assenso, comunque denominati, già rilasciati dagli enti locali e da tutti gli enti interessati con riguardo alle attività funzionali del piano strategico;	Tali indicazioni sono riportate nel <b>capitolo 14.3.1</b> .
g) l'indicazione delle agevolazioni ed incentivazioni, senza oneri a carico della finanza statale, che possono essere concesse dalla regione nei limiti dell'intensità massima di aiuti e con le modalità previste dalla legge;	Tali indicazioni sono riportate nel <b>capitolo 3.7</b> .
h) l'elenco dei <b>soggetti pubblici e privati consultati</b> per la predisposizione del Piano, nonché le modalità di consultazione adottate e gli esiti delle stesse;	Il <b>capitolo 16</b> risulta completo di tutte le informazioni richieste.
i) il nominativo del rappresentante della regione o delle regioni, in caso di ZES interregionale, nel Comitato di indirizzo;	Tali indicazioni sono riportate nel <b>capitolo 15.1</b> .
l) <b>le modalità con cui le strutture amministrative</b> delle regioni e degli enti locali interessati, nel rispetto dei rispettivi ordinamenti, <b>assicurano</b> , anche attraverso propri uffici e personale nonché attraverso accordi con le amministrazioni centrali dello Stato e convenzioni con organismi, ovvero strutture nazionali a totale partecipazione pubblica, <b>l'espletamento delle funzioni amministrative</b> e di gestione degli interventi di competenza regionale previsti nella ZLS;	Tali indicazioni sono riportate nel <b>capitolo 15.2</b> .
m) <b>l'individuazione</b> , per esigenze di sicurezza portuale e di navigazione, delle <b>aree escluse</b> .	Tali indicazioni sono riportate nel <b>capitolo 12.3</b> .

# 1 Inquadramento economico

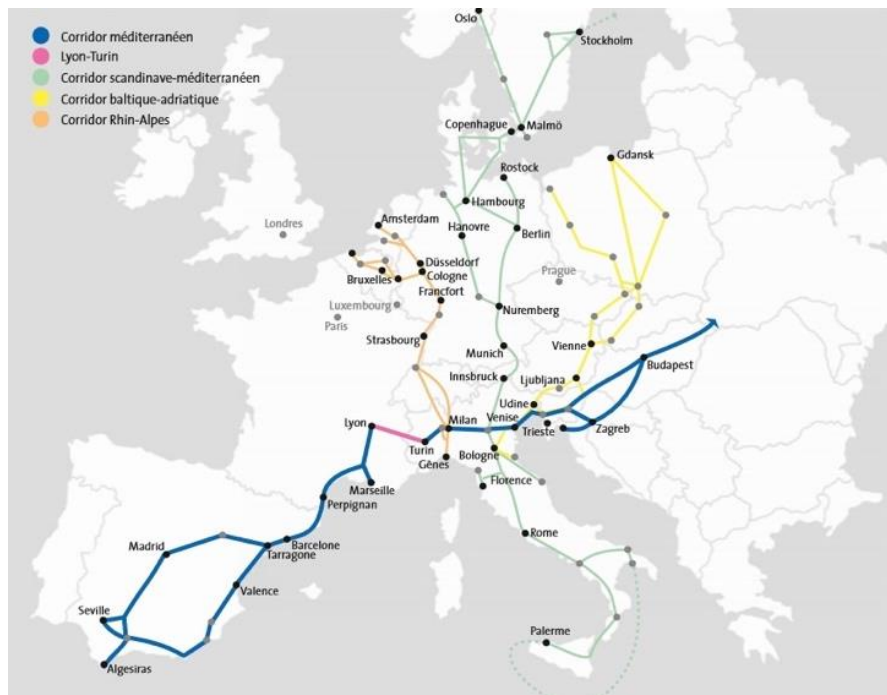
## 1.1 Geografia Economica

La regione Friuli Venezia Giulia (FVG da qui in poi) è posizionata in un punto quasi baricentrico rispetto all'Unione Europea.

In termini di latitudine, la regione è situata lungo la direttrice sud-nord che da Roma porta ad Amburgo: di fatto, la porta naturale per l'area del Mediterraneo verso il ricco e industriale nord Europa lungo l'asse Baltico-Adriatico.

Questo è un percorso importante e multimodale che sfrutta i porti dell'adriatico, Trieste in primis, e le vie strade e ferroviarie per muovere semilavorati e prodotti dal sud al nord dell'Europa e viceversa.

Lungo l'asse longitudinale, la regione si innesta dentro l'asse Mediterraneo che collega Spagna e Portogallo alla Russia passando per il nord-Italia<sup>(1)</sup>. Per quanto sia ad oggi un asse economicamente meno sviluppato del precedente, la coincidenza dei due corridoi all'interno della regione rafforza i legami economici e produttivi esistenti e soprattutto rappresenta un potenziale logistico di eccezionale livello che potrebbe favorire l'ampliamento dei mercati di sbocco e una generale riduzione dei costi di trasporto e di relazione per le imprese del territorio e non solo.



Anche dal punto di vista orografico la regione FVG presenta delle caratteristiche interessanti per il suo sviluppo all'interno della rete economica europea.

Da un lato, la regione è per metà coperta da un territorio collinare e montuoso che non ha favorito, dal secondo dopo guerra in poi, lo sviluppo economico e produttivo di quelle aree.

Ma a sud la regione si affaccia sulla punta più a nord del Mar Adriatico. Grazie ai generosi fondali del porto di Trieste e al potenziamento della rete ferroviaria, negli ultimi anni l'interesse logistico del territorio è cresciuto notevolmente in virtù della riduzione di costo che può garantire alle merci in transito via nave dall'Europa all'Asia (tramite il Canale di Suez) e viceversa. Oltre al porto di Trieste, la regione può vantare il porto di Monfalcone, noto soprattutto per il bacino di lavorazione del settore croceristico della Fincantieri, e il più piccolo porto di San Giorgio di Nogaro che insiste su un territorio industrializzato facente parte dell'ex-

<sup>1</sup> <https://www.rfi.it/it/rete/in-europa/corridoi-ten-t.html>;

consorzio dell'Aussa-Corno, che vanta una notevole capacità produttiva nel settore siderurgico, principalmente laminatoi.

A est, la regione condivide il confine con la Slovenia. Per quanto storicamente le relazioni politico economiche della regione abbiano maggiormente guardato a nord più che a Est, la trama delle intersezioni fra regione FVG e Slovenia cresce nel tempo, come simbolicamente dimostrato dalla designazione congiunta di Gorizia e Nova Gorica a capitale della cultura europea per il 2025.

È da ovest che la regione guarda al resto del Paese, confinando con il Veneto, un territorio con cui esistono rapporti secolari di interscambio politico, culturale e economico. Verso il Veneto sono proiettate molte delle attività economiche insediate nell'ex-provincia di Pordenone. Attraverso il Veneto, il FVG arriva agli altri due territori che formano il nord-est, Emilia Romagna e le due Province Autonome di Trento e Bolzano.

A nord, infine, la regione presenta ha nell'arco alpino il suo ostacolo più grande, dietro il quale si dispiega l'Europa. Il FVG confina a nord con l'Austria, territorio che ha a lungo dominato parte di queste aree e che oggi rappresenta un importante partner commerciale, dopo Paesi economicamente più rilevanti come Stati Uniti, Germania e Francia. E appunto, i due Paesi subito a nord della regione, Austria e Germania, sono il 2° e il 4° partner commerciale della regione relativamente alle esportazioni e il 1° e il 4° se consideriamo le importazioni.

BAK Economics<sup>(2)</sup>, un Istituto di ricerca svizzero che elabora i dati diffusi da OECD e altre fonti internazionali permettendo così il confronto su domini di studio diversi rispetto a quelli di fonte EUROSTAT e con territori non solo appartenenti agli Stati Membri, ci offre uno schema per valutare in maniera comparata gli indici di competitività, attrattività, potenziale economico e di performance costruiti da BAK attraverso la sintesi di più variabili macroeconomiche e demografiche che includono anche la qualità dell'istruzione universitari (2018).

Tabella 1 - Sintesi Indicatori di Competitività e Attrattività Internazionale – anno 2018

	Competitività	Attrattività	Potenziale economico	Performance	Accessibilità
Europa Occidentale	101,2	-	-	99,9	100,0
ITALIA	95,3	93,9	93,7	91,9	110,5
FVG	96,2	93,7	93,6	90,9	99,5
Bolzano-Bozen	94,1	93,9	97,8	105,3	82,1
Trento	93,2	94,9	95,9	99,5	90,4
Veneto	92,4	93,8	93,5	94,2	125,6
AUSTRIA	101,1	102,0	102,0	102,8	106,9
Carinzia	101,6	100,5	99,5	96,4	92,5
SLOVENIA	95,9	96,6	95,6	94,3	98,4

Nota: Accessibilità dalle altre regioni europee.

Fonte: BAK Economics

In sintesi, la regione si pone come territorio strategico per l'Italia in quanto punto di passaggio fra il nostro Paese e il Nord-Est Europeo.

Il FVG è strategico anche per lo sviluppo Europeo, ponendosi come punto d'approdo privilegiato per le merci provenienti via mare dall'Asia e destinate ai mercati dei paesi europei a nord e a est dell'Italia.

<sup>2</sup> www.bak-economics.com

Grazie alla crescita delle relazioni economiche, politiche e culturali europee, la natura marginale della regione in relazione all'Italia rimane un vincolo quando si ragiona, appunto, in ottica nazionale, ma diventa un'opportunità di crescita e sviluppo quando le strategie di sviluppo guardano alla dimensione Europa. La ZLS, da questo punto di vista, rappresenta l'ennesimo motivo per proiettare in termini economici, politici e culturali la regione FVG oltre i confini nazionali.

## 1.2 Contesto Socio-Economico

### 1.2.1 Il PIL

Con l'avvento del nuovo millennio l'economia della regione ha subito diverse scosse di assestamento. Emergendo come economia caratterizzata da una forte vocazione esportatrice nell'ambito dei mercati *B2B*, le mutevoli condizioni della domanda esterna che hanno caratterizzato questi ultimi 20 anni ha portato l'economia regionale a dover immaginare nuove strategie di sviluppo.

La crescita nel mercato internazionale di altre Paesi che hanno sottratto parte della domanda di esportazioni tramite politiche di prezzo più aggressive, nell'industria ad alta intensità di lavoro, o grazie ad una migliore produttività del lavoro, soprattutto nell'ambito dell'industria ad alta intensità di capitale, hanno scosso parte delle fondamenta su cui è stato costruito l'impianto produttivo e il successo dell'economia regionale dagli anni '60 fino alla fine del secolo scorso.

E se il successo di alcune aziende di grandi dimensioni, tra cui spiccano: il settore croceristico della Fincantieri, la crescita della Danieli nella produzione di impianti e l'ampliamento della capacità di lavorare su progetti di grande rilevanza della Cimolai, hanno permesso di ammortizzare la scossa della maggiore competizione mondiale, nelle ultime due decadi in termini aggregati la regione FVG ha condiviso con l'Italia un percorso di crescita economica anemico, con risultati complessivi peggiori della media nazionale e decisamente inferiori all'area economica di riferimento, il Nord-Est.

Tabella 2 - Variazione percentuale del PIL reale in base ai prezzi del 2015

	<b>Δ 2000-2019</b>	<b>Δ 2008-2019</b>	<b>Δ 2013-2019</b>
FVG	-0,10%	-3,59%	5,12%
Nord-Est	9,14%	1,65%	7,30%
ITA	4,00%	-2,87%	5,09%

Fonte: Elaborazione su dati Istat

Se andiamo però a osservare i valori pro-capite, pesando quindi anche l'andamento demografico nell'analisi della crescita economica, lo scenario cambia decisamente.

Tabella 3 - Variazione percentuale del PIL reale pro-capite in base ai prezzi del 2015

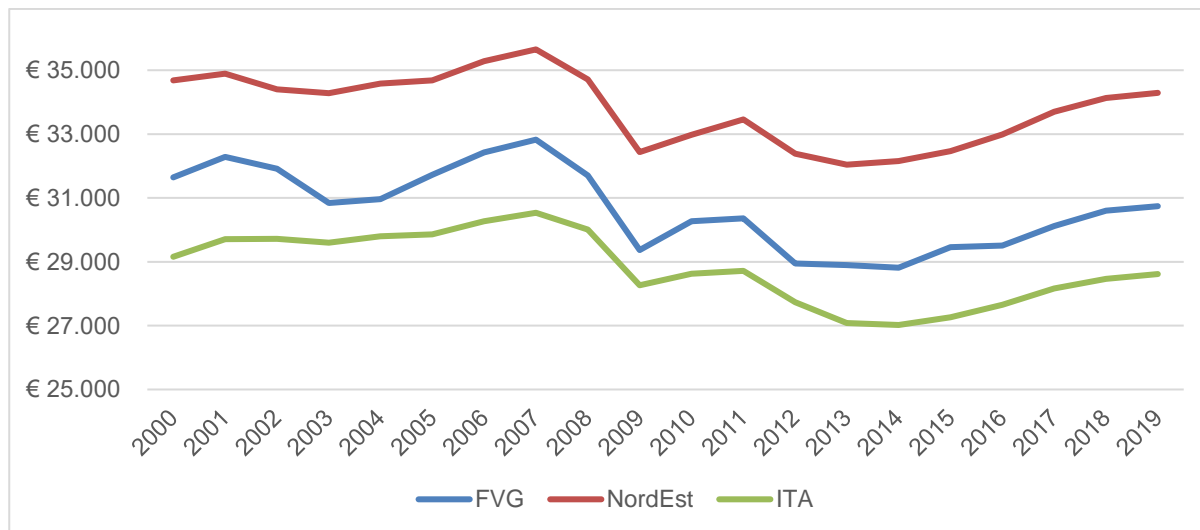
	<b>Δ2000-2019</b>	<b>Δ2008-2019</b>	<b>Δ2013-2019</b>
FVG	-2,86%	-3,03%	6,37%
NordEst	-1,13%	-1,22%	7,02%
ITA	-1,85%	-4,64%	5,65%

Fonte: Elaborazione su dati Istat

Complessivamente l'Italia perde potere d'acquisto nel periodo considerato, nonostante il recupero che prende avvio dal 2013; in questo contesto, il Nord-Est riesce a resistere meglio del Paese nel suo complesso,

con un rilancio più marcato nel periodo 2013-2019. Invece, il Friuli Venezia Giulia perde quasi il 3% di potere d'acquisto misurato in termini reali per abitante, per quanto il tasso di crescita nel periodo 2013-2019 si ponga praticamente in mezzo fra quelli Italiano e quello del Nord-Est.

Grafico 1 - Andamento del PIL reale pro-capite in base ai prezzi del 2015



Fonte: Elaborazione su dati Istat

Come si vede nel grafico 1, il PIL reale pro-capite in FVG si pone in mezzo fra quello medio italiano e quello medio del nord-est. L'andamento nelle tre aree geografiche considerate è piuttosto simile, per quanto si possa osservare chiaramente la maggior esposizione dell'area Nord-Est, FVG compreso, alle dinamiche dei mercati internazionali rispetto alla media del Paese: dato che in questa area la componente delle esportazioni nella definizione del PIL è maggiore che nel resto del Paese, gli shock internazionali, positivi e negativi, incidono maggiormente in queste aree che nel resto del Paese, rendendo più accentuato le variazioni positive e negative del PIL nel periodo considerato.

### 1.3 La forza lavoro

A contribuire nel determinare queste performance concorre anche l'aspetto demografico della regione. Osservando l'andamento della popolazione negli ultimi anni, si può comprendere come la crescita registrata in FVG del reddito reale pro-capite, più marcata di quella italiana, dipende anche da una sensibile riduzione della popolazione (-1,2%) leggermente più marcata di quella nazionale (-0,8%).

La lieve riduzione della popolazione avvenuta negli ultimi anni, che continua in termini assoluti a essere più numerosa di quanto registrato ad inizio millennio, unito all'invecchiamento della popolazione hanno contenuto quella che è comunque stata una crescita della forza lavoro complessiva in regione dal 2008 al 2019.

Tabella 4 - Variazione percentuale della Forza Lavoro in Friuli Venezia Giulia – Anni 2008-2019

	$\Delta$ 2008-2019	$\Delta$ 2013-2019
FVG	0,6%	1,5%
NordEst	5,1%	3,5%
ITA	4,8%	2,7%

Fonte: Elaborazione su dati Istat

È interessante però notare che il risultato, all'apparenza tutt'altro che lusinghiero del FVG, dipenda da alcuni fattori di contesto specifici.

**Primo**, il tasso di attività in FVG nel 2008 era ben superiore alla media nazionale (68% contro 63%) e di poco inferiore al dato medio del N-E (70%). La differenza relativa fra questi valori perdura fino al 2019 al netto dell'aumento complessivo del tasso di attività che raggiungere i seguenti valori: 66% per l'Italia; 71% per il FVG e 73% per il N-E. Per quanto in termini assoluti la distanza fra il dato regionale e quello della macroarea N-E si riduca, è principalmente la contrazione demografica a far sembrare meno dinamico il mercato del lavoro in regione.

**Secondo**, il principale contributo alla crescita del tasso di attività deriva dalla crescita dell'occupazione femminile in regione. Nel 2008 il tasso di partecipazione femminile al mercato del lavoro era di poco inferiore al 60%; a fine 2019 aveva raggiunto il 64%.

**Terzo**, se la quantità di lavoratori è un indicatore determinante per lo sviluppo economico di lunghissimo periodo come evidenziato nei lavori, fra gli altri, di Michael Kremer, la moderna teoria della crescita endogena (Paul Romer) guarda alla qualità dei lavoratori, intesa come ammontare di competenze e conoscenza a disposizione sul mercato del lavoro, le prospettive di sviluppo del FVG appaiono ancora rosee. Infatti, se dal punto di vista demografica la forza lavoro complessiva cresce molto lentamente riducendo i margini di sviluppo, dal punto di vista della qualità del capitale umano a disposizione il FVG cresce velocemente ed è capace di offrire un insieme di competenze relativamente maggiori del N-E e dell'Italia nel suo complesso. Se già nel 2008 la quota di forza lavoro formata da persone con almeno il diploma, il 65,4% era di 3 punti percentuali superiori al dato per il N-E e di più di 4 punti rispetto alla media nazionale, nel 2019 il dato per il FVG raggiunge il 73,5% e la distanza con la media nazionale si amplia ancor di più, superando i 5 punti percentuali (+2% sul N-E, Tabella 5).

Tabella 5 - Distribuzione della forza lavoro in Friuli Venezia Giulia per titolo di studio, 2008-2019

	2008			2019		
	FVG	N-E	ITA	FVG	N-E	ITA
Senza diploma:	34,6%	37,4%	38,9%	26,5%	28,6%	31,7%
Con almeno il diploma:	65,4%	62,6%	61,1%	73,5%	71,4%	68,3%
di cui laureati:	15,1%	15,3%	16,7%	22,6%	22,1%	22,3%

Fonte: Elaborazione su dati Istat

Per quanto questo sia un asset importante per la sostenibilità di medio e lungo periodo dell'economia regionale, che potrebbe permettere al FVG di colmare il gap in termini di PIL pro-capite con il resto del N-E, esistono delle criticità.

Si registra un insufficiente numero di laureati in discipline scientifiche (Scienze, Tecnologie, Ingegneria e Matematica) o di diplomati tecnici superiori rispetto al fabbisogno espresso dalle imprese. Gli iscritti alle università del Friuli-Venezia Giulia sono 30.181 (a.a. 2018/2019), ed i laureati 6.145 (2019). Negli ultimi anni le immatricolazioni nelle materie STEM sono cresciute sensibilmente (+12% dal 2010 al 2018) e ora gli iscritti in regione presso corsi di lauree in materie scientifiche, informatiche o ingegneristiche superano hanno raggiunto il 27% del totale (a.a. 2018/2019)<sup>3</sup>. Senza dimenticare il prezioso lavoro che svolgono i quattro nuovi Istituti Tecnici Superiori (sistema meccanica, efficienza energetica, mobilità sostenibile, tecnologie dell'informazione) capaci di colmare quel vuoto di preparazione intermedia fra diploma e università<sup>(4)</sup>.

<sup>3</sup> Fonte: Regione in Cifre 2020

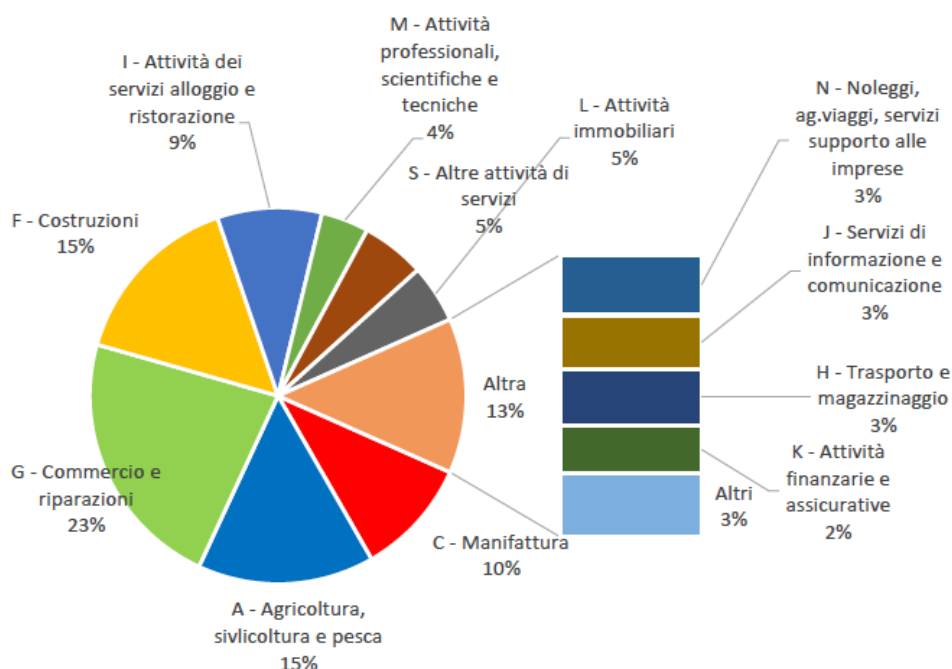
<sup>4</sup> [www.sistemaitfvg.it](http://www.sistemaitfvg.it);

Eppure, il Friuli Venezia Giulia si caratterizza per una domanda di lavoro giovanile particolarmente elevata, pari al 30,1% del totale, superiore sia a quella del Nord-Est, che a quella del complesso del Paese (rispettivamente 28,2% e 27,3%<sup>5</sup>). Domanda di lavoro giovanile elevata a fronte però di un'offerta giovanile reale e potenziale invece bassa: purtroppo la demografia ha un peso rilevante in questa dinamica. Nell'analisi della forma della domanda di lavoro, il ruolo delle imprese e la struttura dell'industria in regione giocano un ruolo centrale.

### 1.3.1 Le Imprese

L'ecosistema imprenditoriale del FVG è molto cambiato da inizio millennio. Sostanzialmente, il numero di imprese si è contratto mentre il numero di occupati complessivi è cresciuto, soprattutto con riferimento all'occupazione dipendente nelle aziende, così come il valore aggiunto complessivo. La combinazione di questi fattori ha avuto come risultato l'irrobustimento delle imprese regionali in termini di numero medio di addetti.

Distribuzione delle imprese del Friuli Venezia Giulia per settore ATECO



Fonte: Regione in cifre 2019

Partendo dal 2009, l'anno successivo dell'inizio della grande crisi globale, il numero complessivo di imprese è diminuito del 10%.

Tabella 6 – Imprese attive in Friuli Venezia Giulia per settore ATECO, anni 2009-2019

	2009	2019	$\Delta$ 2009-2019
TOTALE IMPRESE	98794	88940	-10,0%
agricoltura, silvicoltura e pesca	18525	13338	-28,0%
TOTALE INDUSTRIA (b-f)	26902	23019	-14,4%
TOTALE INDUSTRIA ESCLUSE COSTRUZIONI (b-e)	10922	9402	-13,9%
costruzioni	15980	13617	-14,8%

<sup>5</sup> Fonte: Sistema informativo Excelsior – Unioncamere. Dati 2019;

TOTALE SERVIZI (g-u)	53367	52583	-1,5%
commercio, alberghi e ristoranti (g,i)	30204	27810	-7,9%
altre attività dei servizi (j-u)	23163	24773	7,0%

Fonte: Elaborazione su dati Infocamere – Movimprese

La contrazione dell'insieme delle imprese tocca principalmente il settore primario e secondario: la somma la differenza fra il numero di imprese attive nel 2009 e nel 2019 in questi due macro-settori spiega quasi completamente il calo complessivo dell'imprenditorialità in regione.

La conseguenza di questo spostamento del baricentro settoriale dell'economia regionale si può ben evidenziare nella seguente tabella:

Tabella 7 – Distribuzione attive in Friuli Venezia Giulia per settore ATECO, anni 2009-2019

	2009	2019
TOTALE IMPRESE	100%	100%
agricoltura, silvicoltura e pesca	19%	15%
TOTALE INDUSTRIA (b-f)	27%	26%
TOTALE INDUSTRIA ESCLUSE COSTRUZIONI (b-e)	11%	11%
costruzioni	16%	15%
TOTALE SERVIZI (g-u)	54%	59%
commercio, alberghi e ristoranti (g,i)	31%	31%
altre attività dei servizi (j-u)	23%	28%

Fonte: Elaborazione su dati Infocamere – Movimprese

Diverso è il discorso sull'occupazione.

Tenendo conto del calo del lavoro indipendente nella seconda decade del millennio, un calo paragonabile per dimensione alla riduzione complessiva delle aziende, l'occupazione nel suo complesso è aumentata del 1,2%, con una crescita decisa degli occupati dipendenti +4%.

Tabella 8 – Occupati nelle imprese attive in Friuli Venezia Giulia per settore ATECO, anni 2009-2019

	2009	2019	Δ2009-2019
TOTALE OCCUPATI	505,5	511,5	1,2%
agricoltura, silvicoltura e pesca	10,8	16,4	51,3%
TOTALE INDUSTRIA (b-f)	171,7	155,8	-9,3%
TOTALE INDUSTRIA ESCLUSE COSTRUZIONI (b-e)	135,0	122,6	-9,2%
costruzioni	36,7	33,2	-9,5%
TOTALE SERVIZI (g-u)	322,9	339,3	5,1%
commercio, alberghi e ristoranti (g,i)	94,5	94,0	-0,5%
altre attività dei servizi (j-u)	228,4	245,3	7,4%

Fonte: Elaborazione su dati Istat

Guardando alla distribuzione provinciale, quella di Udine occupa quasi il 43% degli occupati, seguita dalle provincie di Pordenone con più di un quarto degli occupati (26,6%), Trieste (19,8%) e Gorizia (10,8%).

Tabella 9 - Occupati in Friuli Venezia Giulia per settore di attività economica e provincia (migliaia) – anno 2020

	Pordenone	Udine	Gorizia	Trieste	Totale
TOTALE OCCUPATI	136,6	220,0	55,6	101,5	513,6
agricoltura, silvicoltura e pesca	7,0	6,1	1,6	0,2	15,0

TOTALE INDUSTRIA (b-f)	57,3	67,7	18,8	20,5	164,3
TOTALE INDUSTRIA ESCLUSE COSTRUZIONI (b-e)	50,1	52,6	16,1	13,1	131,8
costruzioni	7,3	15,1	2,7	7,4	32,5
TOTALE SERVIZI (g-u)	72,2	146,2	35,1	80,7	334,3
commercio, alberghi e ristoranti (g,i)	20,4	46,6	9,9	15,6	92,4
altre attività dei servizi (j-u)	51,8	99,6	25,2	65,2	241,8

Fonte: Elaborazione su dati Istat

Si può notare come le provincie pesino in maniera diversa all'interno dei settori produttivi. L'industria in senso stretto, cioè senza il settore delle costruzioni, pesa decisamente sull'occupazione nella provincia di Pordenone, dando lavoro al 37% degli occupati in zona, più di 1 su 3; Udine, invece, offre molta occupazione nel settore dei servizi: 1 occupato su 5 lavora nel commercio o nel settore dell'ospitalità, 1 su 4 nell'industria in senso stretto: nonostante la presenza di un'industria manifatturiera rilevante, la dimensione e la morfologia della provincia – dal mare alla montagna – hanno portato ad un ampio sviluppo del terziario. Anche Gorizia si rivela una provincia a vocazione industriale ove oltre 1 occupato su 3 opera in questo settore. Infine, Trieste che in forza della sua vocazione portuale, di città della scienza, di sede di istituzioni locali, regionali e nazionali si struttura essenzialmente come città dei servizi: praticamente 2 occupati su 3 operano nel terziario ma in settori diversi dal commercio e dall'ospitalità a dimostrazione di quanto articolato e ampio sia il mondo dei servizi che operano e si sviluppano in questo territorio.

Tabella 10 - Occupati in Friuli Venezia Giulia per settore di attività economica e provincia, valori percentuali – anno 2020

	Pordenone	Udine	Gorizia	Trieste	Totale
TOTALE OCCUPATI	100%	100%	100%	100%	100%
agricoltura, silvicoltura e pesca	5%	3%	3%	0%	3%
TOTALE INDUSTRIA (b-f)	42%	31%	34%	20%	32%
TOTALE INDUSTRIA ESCLUSE COSTRUZIONI (b-e)	37%	24%	29%	13%	26%
costruzioni	5%	7%	5%	7%	6%
TOTALE SERVIZI (g-u)	53%	66%	63%	80%	65%
commercio, alberghi e ristoranti (g,i)	15%	21%	18%	15%	18%
altre attività dei servizi (j-u)	38%	45%	45%	64%	47%

Fonte: Elaborazione su dati Istat

Come nell'analisi sul numero di imprese, anche in questo caso gli occupati nel settore dei servizi aumentano, ma in termini relativi l'impatto è più contenuto.

È l'industria, insieme alle costruzioni, il macro-settore che sembra più colpito dalla modifica della struttura degli occupati. Un'immagine, questa, che si modifica sostanzialmente quando si computa il numero di occupati sia sul totale delle imprese, sia sulla divisione in macro-settori.

Tabella 11 - Distribuzione degli occupati in Friuli Venezia Giulia per numero di imprese e settore di attività economica, con variazione percentuale – anno 2020

	2009	2019	Δ2009-2019
TOTALE OCCUPATI/IMPRESE	5,1	5,8	12,4%
agricoltura, silvicoltura e pesca	0,6	1,2	110,2%

TOTALE INDUSTRIA (b-f)	6,4	6,8	6,0%
TOTALE INDUSTRIA ESCLUSE COSTRUZIONI (b-e)	12,4	13,0	5,5%
costruzioni	2,3	2,4	6,2%
TOTALE SERVIZI (g-u)	6,1	6,5	6,6%
commercio, alberghi e ristoranti (g,i)	3,1	3,4	8,0%
altre attività dei servizi (j-u)	9,9	9,9	0,4%

Fonte: Elaborazione su dati Istat

Tralasciando il settore primario, tutti gli altri ambiti dell'attività d'impresa osservano un aumento medio della dimensione aziendale misurata come numero di occupati su numero di imprese. Se il settore delle costruzioni continua a caratterizzarsi per l'abbondanza di micro-imprese con meno di 3 occupati per singola unità, il resto dell'industria mostra valori medi decisamente alte rispetto al tipico panorama industriale italiano, composto per quasi il 95% da azienda con meno di 10 dipendenti.

Anche il settore dei servizi sembra seguire un percorso di relativa concentrazione nonostante la modesta riduzione del numero complessivo di aziende.

Se guardiamo più nel dettaglio la struttura delle imprese in regione dividendo le stesse in classi dimensionali e misurando i valori medi del numero addetti delle imprese, emerge con più chiarezza quanto il rapporto fra occupati e imprese da solo non riesce a restituire quanto accade nei due estremi della classificazione: le micro-imprese, con meno di 10 addetti, e le grandi aziende, quelle con più di 250 addetti<sup>(6)</sup>.

Tabella 12 - Distribuzione delle imprese attive in Friuli Venezia Giulia per settore di attività economica e classi dimensionali – anno 2020

	2019				
	NUMERO IMPRESE ATTIVE				
	0-9	10-49	50-249	250 e più	totale
TOTALE	74.989	4.284	537	109	79.919
INDUSTRIA	14.915	2.002	316	55	17.288
di cui manifattura	5.501	1.471	276	49	7.297
INDUSTRIA ESCLUSE COSTRUZIONI (b-e)	5.839	1.527	293	53	7.712
di cui costruzioni	9.076	475	23	2	9.576
TOTALE SERVIZI (g-u)	60.074	2.282	221	54	62.631
commercio, alberghi e ristoranti (g,i)	22.952	1.245	73	8	24.278
altre attività dei servizi (j-u)	35.331	810	108	36	36.285

Fonte: Elaborazione su dati Istat

Tabella 13 - Distribuzione degli addetti nelle imprese attive in Friuli Venezia Giulia per settore di attività economica e classi dimensionali – anno 2020

	2019				
	NUMERO ADDETTI DELLE IMPRESE ATTIVE (VALORI MEDI ANNUI)				
	0-9	10-49	50-249	250 e più	totale
TOTALE	143.289	77.431	52.044	91.786	364.550
INDUSTRIA	32.222	38.145	31.019	43.628	145.015
di cui manifattura	15.448	29.191	27.492	37.715	109.846
INDUSTRIA ESCLUSE COSTRUZIONI (b-e)	16.065	30.182	29.096	43.121	118.463

<sup>6</sup> Come indicato dalla nota metodologica dell'Istat, dai seguenti dati sono esclusi i seguenti settori: primario, amministrazione pubblica e difesa assicurazione sociale obbligatoria, attività di famiglie e convivenze come datori di lavoro per personale domestico produzione di beni e servizi indifferenziati per uso proprio da parte di famiglie e convivenze, organizzazioni ed organismi extraterritoriali;

di cui costruzioni	16.158	7.963	1.923	508	26.551
TOTALE SERVIZI (g-u)	111.067	39.286	21.025	48.158	219.536
commercio, alberghi e ristoranti (g,i)	53.285	20.498	6.218	8.892	88.892
altre attività dei servizi (j-u)	53.934	14.363	10.810	33.995	113.102

Fonte: Elaborazione su dati Istat

Nel 2019, in regione FVG operano poco più di un centinaio di grandi aziende: tutte insieme queste aziende offrono un'occupazione ad oltre 90.000 addetti, circa il 25% del totale considerato. Di contro le micro-aziende rappresentano il 94% di tutte le imprese in questo campione e sono responsabili per meno del 40% degli addetti: un livello occupazione inferiore, anche se di poco, della somma degli addetti che operano in imprese medio/grandi, quelle con almeno 50 dipendenti.

Guardando all'evoluzione in prospettiva, prendendo a riferimento i dati armonizzati dell'Istat dal 2012, il progressivo cambiamento della struttura produttiva regionale appare ancora più evidente:

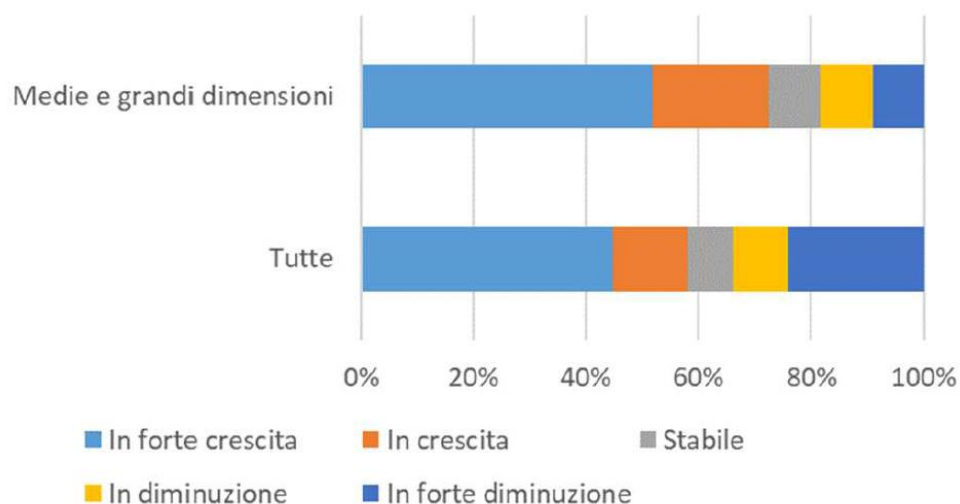
Tabella 14 – Variazione della Distribuzione delle imprese attive in Friuli Venezia Giulia per settore di attività economica e classi dimensionali – anno 2020

	<b>Δ2012 - 2019</b>				
	<b>numero imprese attive</b>				
	<b>0-9</b>	<b>10-49</b>	<b>50-249</b>	<b>250 e più</b>	<b>totale</b>
TOTALE	-7%	1%	1%	27%	-7%
INDUSTRIA	-16%	-10%	-4%	25%	-15%
di cui manifattura	-14%	-8%	-4%	17%	-12%
INDUSTRIA ESCLUSE COSTRUZIONI (b-e)	-12%	-7%	-4%	23%	-11%
di cui costruzioni	-18%	-16%	-8%	100%	-18%
TOTALE SERVIZI (g-u)	-5%	14%	11%	29%	-4%
commercio, alberghi e ristoranti (g,i)	-12%	14%	24%	33%	-10%
altre attività dei servizi (j-u)	1%	16%	1%	20%	1%

Fonte: Elaborazione su dati Istat

In termini relativi, a fronte di una decisa contrazione delle micro-aziende, si registra un ampio aumento del numero di grandi aziende in tutti i comparti. Il che non è un caso. Al di là dell'evidenza che le imprese di maggiori dimensioni tendono ad avere una maggiore capacità di creare valore aggiunto per addetto, gli stessi dati regionali segnalano quanto siano soprattutto le grandi aziende a crescere più velocemente:

Figura 1 - Andamento del fatturato delle imprese di capitale del FVG. Anni 2016-2019



Fonte: Elaborazione Regione FVG su dati *Innovation Intelligence*

Anche l'andamento dell'occupazione sembra allinearsi a questo processo di trasformazione aziendale.

Tabella 15 – Variazione della Distribuzione degli occupati nelle imprese attive in Friuli Venezia Giulia per settore di attività economica e classi dimensionali – anno 2020

	<b>Δ2012 - 2019</b>				
	<b>numero addetti delle imprese attive (valori medi annui)</b>				
	<b>0-9</b>	<b>10-49</b>	<b>50-249</b>	<b>250 e più</b>	<b>totale</b>
TOTALE	-8%	2%	-1%	23%	1%
INDUSTRIA	-18%	-8%	-3%	23%	-2%
di cui manifattura	-16%	-5%	-3%	12%	-1%
INDUSTRIA ESCLUSE COSTRUZIONI (b-e)	-15%	-6%	-3%	23%	2%
di cui costruzioni	-20%	-17%	-6%	58%	-18%
TOTALE SERVIZI (g-u)	-5%	14%	2%	22%	4%
commercio, alberghi e ristoranti (g,i)	-8%	16%	5%	60%	2%
altre attività dei servizi (j-u)	-1%	13%	-3%	12%	4%

Fonte: Elaborazione su dati Istat

E' interessante notare quanto tutti i settori siano coinvolti in questo processo e, al di là del settore delle costruzioni che registra le variazioni complessive peggiori, il lieve aumento complessivo degli occupati risulta essere un fenomeno meno rilevante della riconfigurazione degli addetti verso aziende di maggiori dimensioni, segnalando una trasformazione dell'industria del FVG che va nella direzione più appropriata se si considera la regione come un *player* capace di competere a livello internazionale con le sue imprese e i suoi prodotti.

Relativamente alla forma societaria, le società di capitali rappresentano il 21% del totale delle imprese attive in regione, le società di persone circa il 17%, mentre le imprese individuali raggiungono il 59%. Il restante 2% è composto dalle forme societarie che non rientrano nelle prime tre categorie (altre forme). Le imprese in cui risulta fondamentale la responsabilità personale, nella forma di impresa individuale e di società di persone, rappresentano pertanto circa il 76% del totale.

Sebbene le società di capitali rappresentino circa il 21% della totalità delle forme societarie, queste producono all'incirca il 43% del valore aggiunto regionale.

In FVG, la maggior parte delle società di capitali sono di piccole dimensioni: ben il 71% sono, infatti, micro-imprese (0-9 addetti), il 20% sono piccole (10-49 addetti), il 6% sono medie (50-249) e solo l'1% sono grandi imprese ( $\geq 250$ ).

Analizzando in dettaglio le società di capitali, i macro-settori più importanti per fatturato aggregato sono il commercio all'ingrosso, seguito dalle attività manifatturiere, dalla fornitura di energia elettrica, gas, vapore e aria condizionate e dal settore delle costruzioni.

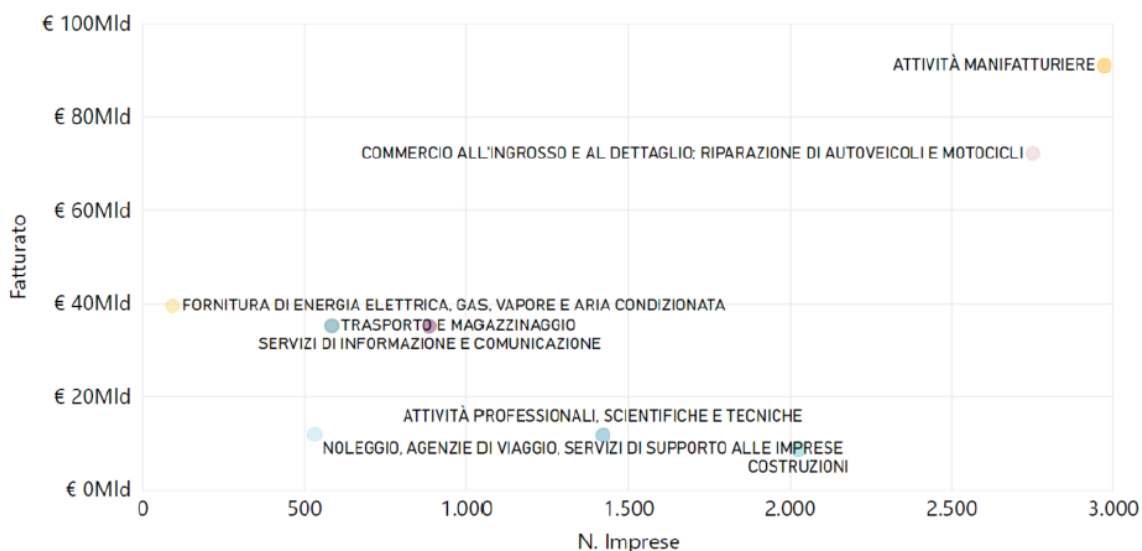
Figura 2 - Incidenza dei macrosettori Ateco per fatturato in FVG – anno 2018



Fonte: Elaborazione Area Science Park su dati Innovation Intelligence FVG

Incrociando alcune delle diverse variabili già presentate, perciò fatturato e numerosità dei macrosettori, la manifattura si attesta perciò come macrosettore trainante, seguito dal commercio. Entrambi i settori sono contraddistinti da un elevato fatturato aggregato e da un'alta concentrazione di imprese.

Figura 3 - Incidenza dei macrosettori in termini di fatturato e numerosità (solo società di capitali) - dati 2018



Fonte: elaborazione Area Science Park su dati Innovation Intelligence FVG

### 1.3.2 Valore Aggiunto

La trasformazione di cui si è dato conto nei paragrafi precedenti non poteva che influire positivamente sulla creazione di valore aggiunto in regione. Come più volte evidenziato negli ultimi anni dall'Istat nel suo "Rapporto sulla Competitività dei Settori Produttivi", aziende di maggiori dimensioni tendono a realizzare maggior valore aggiunto rispetto ad aziende di dimensioni contenute<sup>(7)</sup>: queste aziende risultano essere più resilienti e attraggono i lavoratori più qualificati.

Non stupisce quindi l'aumento del valore aggiunto in certi settori della manifattura in cui troviamo concentrate un significativo numero di grandi aziende, le più rilevanti in FVG.

La crescita del valore aggiunto complessivo fra il 2012 e il 2019, misurato in termini reali, è del 5,6%, poco superiore alla crescita del PIL reale nello stesso periodo.

Restringendo il campo d'indagine fino al 2018, per poter avere tutti i valori relativi ai diversi settori Ateco, risulta evidente l'impennata nella produzione del valore aggiunto dell'industria.

Tabella 16 - Valore aggiunto a prezzi costanti (2015) nelle imprese attive in Friuli Venezia Giulia per settore di attività economica – anni 2012 e 2018

	2012	2018	Δ 2012-2018
<b>TOTALE IMPRESE</b>	31.751,4	33.490,1	5,5%
agricoltura, silvicoltura e pesca	561,6	633,5	12,8%
<b>TOTALE INDUSTRIA (b-f)</b>	8.588,6	9.597,3	11,7%
<b>TOTALE INDUSTRIA ESCLUSE COSTRUZIONI (b-e)</b>	6.972,9	8.210,3	17,7%

<sup>7</sup> Istat, "Rapporto sulla Competitività dei Settori Produttivi", 2021.

costruzioni	1.615,7	1.387,0	-14,2%
<b>TOTALE SERVIZI (g-u)</b>	<b>22.608,4</b>	<b>23.254,3</b>	<b>2,9%</b>
commercio, alberghi e ristoranti (g,i)	4.033,3	4.347,5	7,8%
altre attività dei servizi (j-u)	18.575,1	18.906,8	1,8%

Fonte: Elaborazione su dati Istat

Tabella 17 - Valore aggiunto a prezzi costanti (2018) nelle imprese attive in Friuli Venezia Giulia per settore di attività economica e provincia – anni 2012 e 2018

	<b>Agricoltura (M€)</b>	<b>Industria (M€)</b>	<b>Servizi (M€)</b>	<b>Totale (M€)</b>	<b>V.a. per abitante (€)</b>	<b>V.a per occupato (€)</b>
Gorizia	67	1.126	2.323	3.516	25.187	62.788
Pordenone	283	3.074	5.403	8.759	28.065	61.339
Trieste	19	1.365	5.997	7.382	31.451	68.285
Udine	289	4.328	10.227	14.844	27.986	62.344
<b>Friuli Venezia Giulia</b>	<b>657</b>	<b>9.893</b>	<b>23.951</b>	<b>34.501</b>	<b>28.354</b>	<b>63.305</b>

Fonte: Elaborazione su dati Istat

Alcune considerazioni di dettaglio:

- A differenza del resto del Paese, la crescita del valore aggiunto nell'industria è, in termini assoluti, superiore alla crescita registrata dai servizi.
- Rispetto alla media italiana, la crescita dell'industria è doppia in FVG; escludendo le costruzioni, la crescita dell'industria in regione è 3 volte superiore dalla media italiana
- I tassi di crescita dell'industria con o senza costruzioni in FVG sono superiori ai valori medi registrati nello stesso periodo nel Nord-Est.
- Escludendo il settore delle costruzioni, in termini assoluti la crescita dell'industria è praticamente doppia rispetto a quella dei servizi.
- Inoltre, escludendo il settore delle costruzioni dall'analisi, il tasso di crescita del valore aggiunto complessivo annuo sarebbe stato, nel periodo considerato, superiore all'1%.
- Porgendo l'attenzione ai settori specifici, nel periodo considerato la crescita del valore aggiunto in alcuni di questi presentano delle performance straordinarie:
  - Industria manifatturiera nel suo complesso: +16%
  - Le produzioni metallurgiche: +32%
  - Produzioni chimiche: +25%
  - Mezzi di trasporto (tra cui la cantieristica): +106%
  - Forniture acqua, luce, gas e gestione rifiuti: +22%
  - Servizi di informazione e comunicazione: +24%
  - Servizi di supporto alle imprese: +16%

Emerge da questi pochi dati lo sviluppo di una regione che negli ultimi anni ha trovato una sua specificità in alcuni settori della manifattura, nonché aspetti peculiari dell'attività economica moderna: l'importanza della comunicazione e la possibilità di esternalizzare molti servizi di supporto, lasciando all'azienda il tempo di concentrare la sua attenzione sull'attività core.

La situazione si presenta leggermente diversa analizzando ancora i settori, ed incrociando la numerosità delle imprese e del valore aggiunto aggregato.

Figura 4 - Incidenza dei settori in termini di valore aggiunto e numerosità (solo società di capitali) - dati 2018



Fonte: elaborazione Area Science Park su dati Innovation Intelligence FVG

Di nuovo, si evidenzia come il settore del commercio all'ingrosso e al dettaglio sia quello caratterizzato da una alta numerosità di attori e da un alto valore aggiunto aggregato. Focalizzandosi, invece, sui settori che potenzialmente investono in R&S, si evince come le "attività manifatturiere" e i "servizi di informazione e comunicazione" hanno un alto valore aggiunto e le attività manifatturiere e le "costruzioni" anche una alta numerosità.

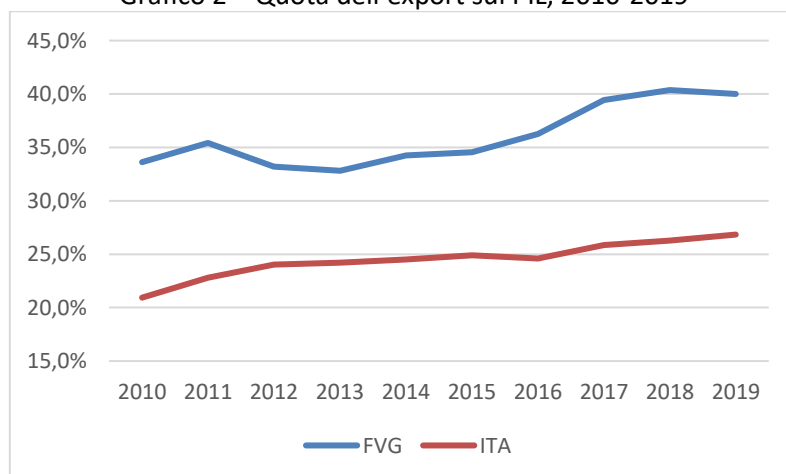
### 1.3.3 L'Export

#### 1.3.3.1 Andamento

A completamento di questa breve radiografia del contesto macroeconomico che caratterizza la regione FVG è necessario analizzare l'andamento della bilancia commerciale.

La regione, infatti, si caratterizza per un'alta incidenza dell'export sul PIL: da oltre una decade le esportazioni sono responsabile di almeno 1/3 del PIL regionale, un dato che cresce negli ultimi anni, arrivando a toccare quota 40% nel 2019, ponendosi così oltre 13 punti percentuali al di sopra del valore nazionale. La quota regionale sulle esportazioni è pari al 3,2%, ben più alta della quota regionale sul PIL nazionale pari al 2,2% (2019).

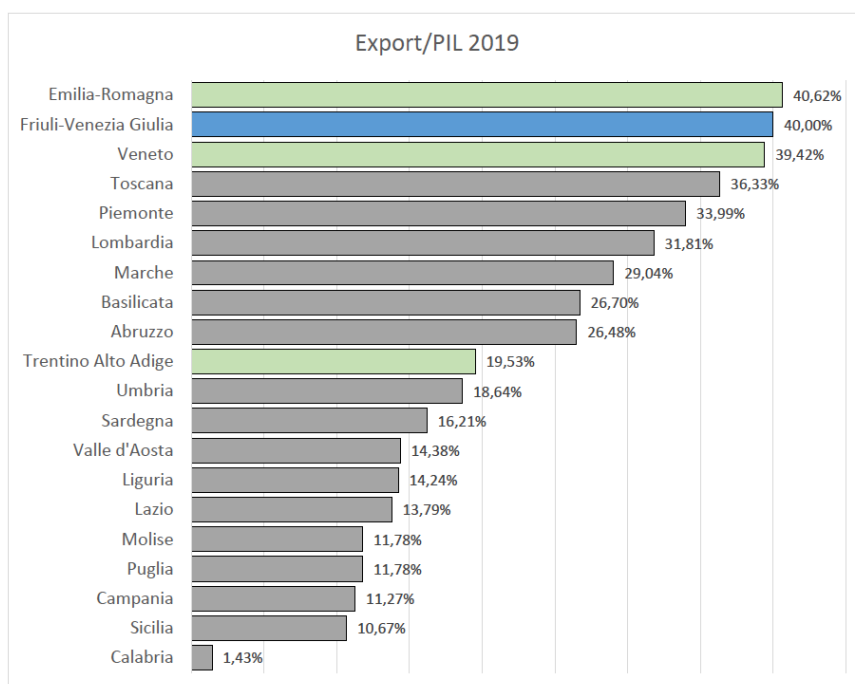
Grafico 2 – Quota dell'export sul PIL, 2010-2019



Fonte: Elaborazione su dati Coeweb

Confrontando questo dato con le altre regioni, il FVG risulta seconda dopo l'Emilia Romagna.

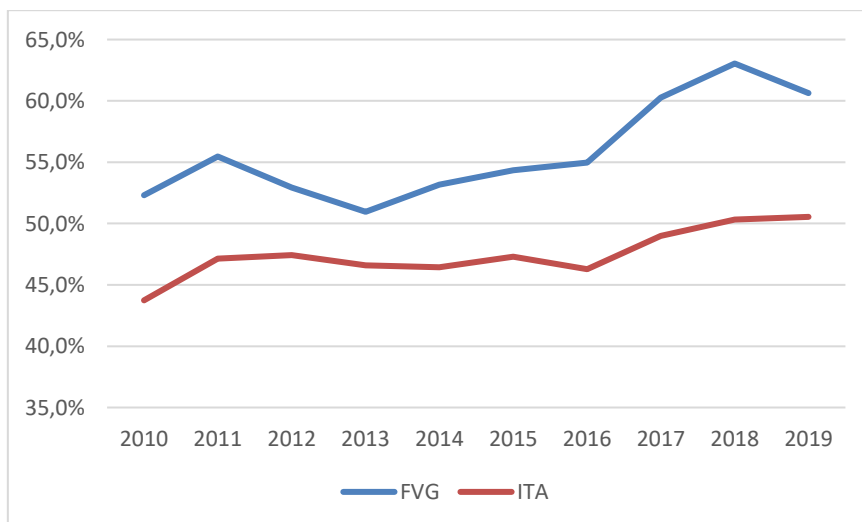
Figura 5 - Percentuale Export su PIL per le regioni italiane, anno 2019



Nota: in verde le regioni che fanno parte del Nord Est  
Fonte: ISTAT

Se poi calcoliamo il grado di apertura al commercio internazionale del FVG<sup>8</sup>, di nuovo risulta evidente la proiezione internazionale della regione FVG, decisamente superiore a quella dell'intero Paese:

Grafico 3 – Grado di apertura commerciale, Italia e FVG, 2010-2019



Fonte: Elaborazione su dati Coeweb

<sup>8</sup> La misura più convenzionale a riguardo è uguale a: (Expo+Impo) / PIL;

A livello provinciale, è Udine a fare la parte del leone, forte della sua ampia dimensione, sia in termini geografici, che socio-economici, e forte anche della compresenza sia di uno sbocco sul mare, il porto di San Giorgio di Nogaro, sia della rotta che porta il trasporto su gomma e ferro verso il nord-Europa.

L'area di Trieste è molto attiva nell'interscambio commerciale grazie al suo porto, quella di Pordenone grazie al suo tessuto industriale. Menzione speciale per l'area di Gorizia che in termini relativi rappresenta la provincia più esposta verso i traffici con l'UE.

Tabella 18 - Interscambio commerciale del FVG con l'estero diviso per province, dati in milioni di €, anno 2019

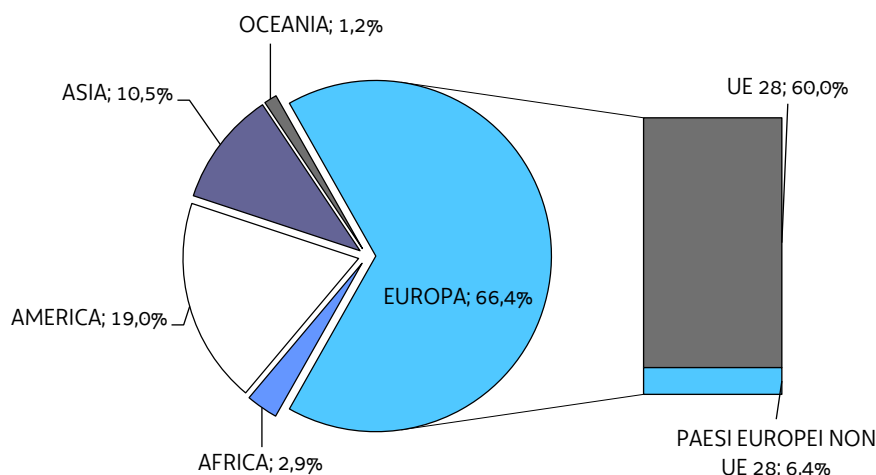
	UE 28			Mondo		
	Import	Export	Totale	Import	Export	Totale
Gorizia	907	1674	2581	460	722	1182
Pordenone	1685	4011	5696	1157	2844	4002
Trieste	2032	3544	5575	1119	1790	2909
Udine	3364	6267	9631	2022	3993	6015
<b>Friuli Venezia Giulia</b>	<b>4758</b>	<b>9349</b>	<b>14107</b>	<b>7987</b>	<b>15495</b>	<b>23483</b>

Fonte: Elaborazione su dati Coeweb

### 1.3.3.2 Destinazioni

I mercati di riferimento sono principalmente quelli europei, che coprono quasi il 65% dell'esportazioni in valore provenienti dal FVG. Tuttavia, è importante sottolineare come la prima destinazione per i prodotti regione siano gli Stati Uniti, che da soli occupano il 17% del mercato delle esportazioni regionali.

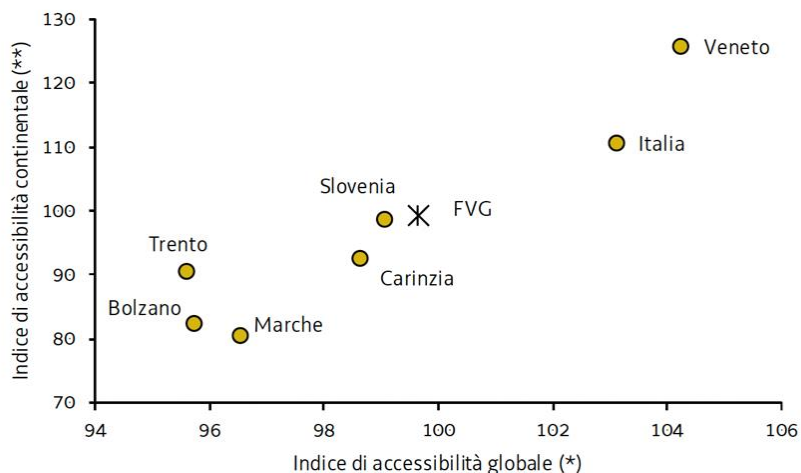
Grafico 4 – FVG Esportazioni per Area Geografica - Anno 2019



Fonte: Elaborazioni su dati Istat

La possibilità di interagire con le imprese estere dipende anche dal grado di accessibilità del territorio. Come riportato dall'analisi di BAK Economics, il FVG si presenta meglio attrezzato rispetto ai territori limitrofi – e in parte concorrenti – ad eccezioni del Veneto che però può vantare uno stock infrastrutturale di connessione, grazie anche alle potenzialità uniche nel settore del turistico, di primario livello.

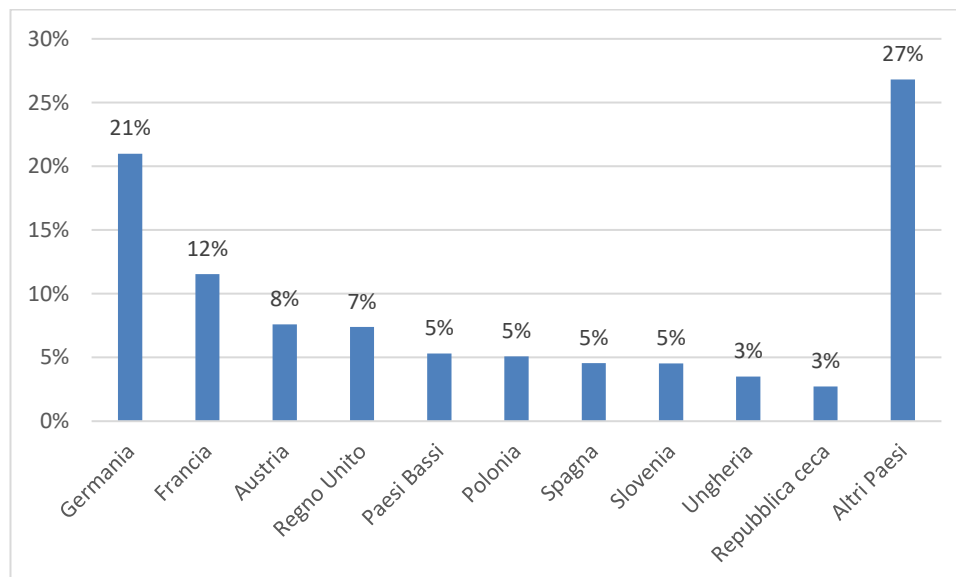
Grafico 5 - Indicatori di accessibilità continentale e globale – 2018



Fonte: BAK Economics

Entrando nel dettaglio dei Paesi europei, se la predominanza di Germania e Francia è facilmente comprensibile essendo queste le due economie più grandi fra dell'area comunitaria, si può notare anche il ruolo centrale dei Paesi della cosiddetta Mitteleuropa, storicamente legati da relazioni culturali, politiche ed economiche con la regione FVG, terra di confine e porta verso l'est Europa per l'Italia <sup>(9)</sup>.

Grafico 6 - Composizione percentuale delle esportazioni verso i Paesi Europei, 2019



Nota: la voce "Altri Paesi" si riferisce a tutti i paesi con cui la regione ha un rapporto di interscambio inferiore al 3%  
Fonte: Elaborazioni su dati Istat

<sup>9</sup> Una composizione simile la si registra anche osservando la provenienza delle importazioni. Dal continente europeo entrano il 74% dei prodotti d'importazioni. Tuttavia, la concentrazione dei Paesi d'origine delle importazioni è più bassa di quella dei Paesi di destinazioni delle esportazioni del FVG;

### 1.3.3.3 Composizione

Riguardo alla composizione merceologica delle esportazioni, emerge con chiarezza l'assoluta predominanza delle attività manifatturiere, che da sole coprono quasi il 98% del valore realizzato.

Tabella 19 - FVG Esportazioni per attività economica e provincia, dati in migliaia di euro - anno 2019

	Pordenone	Udine	Gorizia	Trieste	FVG
A- prodotti dell'agricoltura silvicoltura e pesca	34.499	64.394	4.378	34.418	137.689
B- prodotti dell'estrazione di minerali	7.350	3.797	151	2.081	13.379
C- prodotti delle attività manifatturiere	3.874.038	6.051.653	1.652.642	3.439.134	15.017.466
E- prodotti delle attività di trattamento dei rifiuti e risanamento	10.023	35.928	4.432	1.391	51.774
J- prodotti delle attività dei servizi di informazione e comunicazione	6.626	2.470	169	3.419	12.685
M- prodotti delle attività professionali scientifiche e tecniche	445	2	0	0	447
R- prodotti delle attività artistiche, sportive, di intrattenimento e divertimento	399	350	9	415	1.173
V- altre merci (*)	36.801	56.491	17.440	42.650	153.382
<b>TOTALE</b>	<b>3.970.181</b>	<b>6.215.085</b>	<b>1.679.220</b>	<b>3.523.510</b>	<b>15.387.996</b>

Fonte: Elaborazione su dati Coeweb

Entrando più nel dettaglio della distribuzione merceologica, decomponendo cioè la voce relativa all'attività manifatturiera, si osserva quanto alcuni settori produttivi siano centrali per il benessere economico della regione: la vendita di prodotti in metallo, che contribuiscono a formare oltre l'8% del PIL regionale; la vendita di macchinari, che pesano per un altro 8% del PIL regionale; i mezzi di trasporto, con un'attenzione particolare alla cantieristica navale, circa il 6%; l'industria del mobile, con cui si realizza il 4% del PIL regionale: 4 settori che insieme rappresentano oltre il 25% del PIL regionale.

Tabella 20 – FVG Esportazioni per settori economici e relative quote, dati in migliaia di euro e composizione percentuale – anno 2019.

SETTORE	Valore	Percentuale	Quota sull'export nazionale
Legno e prodotti in legno; carta e stampa	515	3,3%	5,9%
Articoli in gomma e materie plastiche, altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi	791	5,1%	2,9%
Metalli di base e prodotti in metallo, esclusi macchine e impianti	3.159	20,5%	6,2%
Computer, apparecchi elettronici e ottici	795	5,2%	5,1%
Apparecchi elettrici	887	5,8%	3,8%
Macchinari ed apparecchi n.c.a.	3.182	20,7%	3,9%
Mezzi di trasporto	2.242	14,6%	4,5%
Autoveicoli, rimorchi e semirimorchi	518	3,4%	1,5%
Altri mezzi di trasporto	1.724	11,2%	12,2%
Prodotti delle altre attività manifatturiere	1.746	11,3%	6,4%



Mobili	1.476	9,6%	15,0%
Energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata e altri prodotti non compresi altrove(b)	219	1,4%	1,7%
<b>Totale voci elencate</b>	<b>13.536</b>	<b>88,0%</b>	<b>n.d.</b>
<b>Totale Esportazioni FVG</b>	<b>15.388</b>	<b>100,0%</b>	<b>3,2%</b>

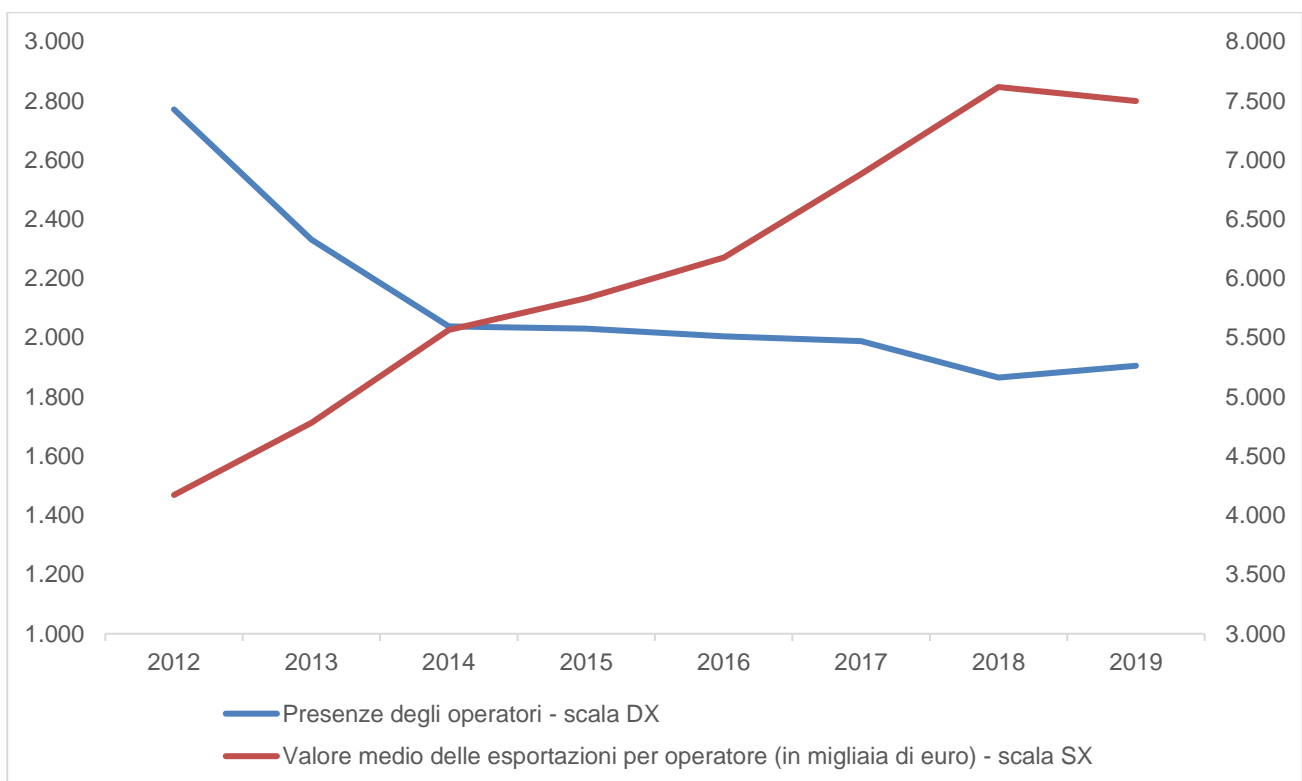
Fonte: Elaborazione su dati Coeweb

### 1.3.3.4 Operatori

Un altro aspetto importante riguarda gli operatori all'esportazioni, ovvero il numero di soggetti che effettivamente concludono le transazioni commerciali con operatori esteri.

Come si può osservare, anche l'insieme delle aziende che esportano si è ridotto: dal 2012 al 2019 si passa da quasi 7.500 operatori a poco più di 5.200. Nello stesso periodo, però, il valore medio delle esportazioni per operatore quasi raddoppia, passando da circa €1,5 milioni a quasi €3 milioni. Un processo di concentrazioni facilmente spiegabile alla luce delle più comuni pratiche legate al commercio internazionale che prevedono che in un sistema globalizzato solo un numero relativamente ristretto di aziende sia strutturalmente e economicamente in grado di partecipare agli scambi internazionali.

Grafico 7 – Numero operatori e valore medio delle esportazioni per operatore in FVG, anni 2012-2019



Fonte: Elaborazione su dati Coeweb

In termini di localizzazione, il 95% delle società hanno sede legale in regione; la provincia di Udine rappresenta la più popolosa in termini di insediamenti, detenendo quasi la metà (48%) del tessuto imprenditoriale regionale.

### 1.3.3.5 Modalità di Trasporto

Infine, poiché la ZLS riguarda la relazione fra l'attività portuale e quella retroportuale della regione FVG, particolare interesse deve esser posto alle modalità di trasporto delle merci, sia in ingresso che in uscita.

Tabella 21 – Composizione dell’interscambio commerciale in FVG per modalità di trasporto e confronto fra i valori del 2012 e 2019

	2019		Δ2012-2019	
	Impo	Expo	Impo	Expo
Trasporto Marittimo	2.832.236.084	3.346.556.598	11,6%	7,2%
Trasporto Stradale	2.434.455.475	6.254.751.455	49,4%	43,3%
Trasporto Ferroviario	407.101.649	478.392.491	-25,3%	29,5%
Altre modalità di trasporto	2.313.500.011	5.415.762.063	9,6%	50,1%
<b>Totale</b>	<b>7.987.293.219</b>	<b>15.495.462.607</b>	<b>17,1%</b>	<b>35,1%</b>

Fonte: Elaborazione su dati Coeweb

Tabella 22 – Composizione percentuale dell’interscambio commerciale in FVG per modalità di trasporto e confronto fra i valori del 2012 e 2019

	2019		Δ2012-2019	
	Impo	Expo	Impo	Expo
Trasporto Marittimo	35,5%	21,6%	-4,7%	-20,7%
Trasporto Stradale	30,5%	40,4%	27,7%	6,0%
Trasporto Ferroviario	5,1%	3,1%	-36,2%	-4,2%
Altre modalità di trasporto	29,0%	35,0%	-6,4%	11,1%
<b>Totale</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

Fonte: Elaborazione su dati Coeweb

Se la principale modalità di trasporto per le importazioni è via mare (ben oltre un terzo delle importazioni passa per le navi), l’export è ancora dominato dal trasporto stradale, seguito dal trasporto tramite condotta. Complessivamente è il trasporto stradale a crescere più degli altri, sia con riferimento alle importazioni che alle esportazioni.

Da questo punto di vista, ogni investimento volto a potenziare l’utilizzo del trasporto ferroviario, soprattutto lungo l’asse Baltico-Adriatico, e del trasporto marittimo in generale, sarà utile a ridurre l’incidenza del trasporto via terra.

### 1.3.4 Indice di competitività territoriale

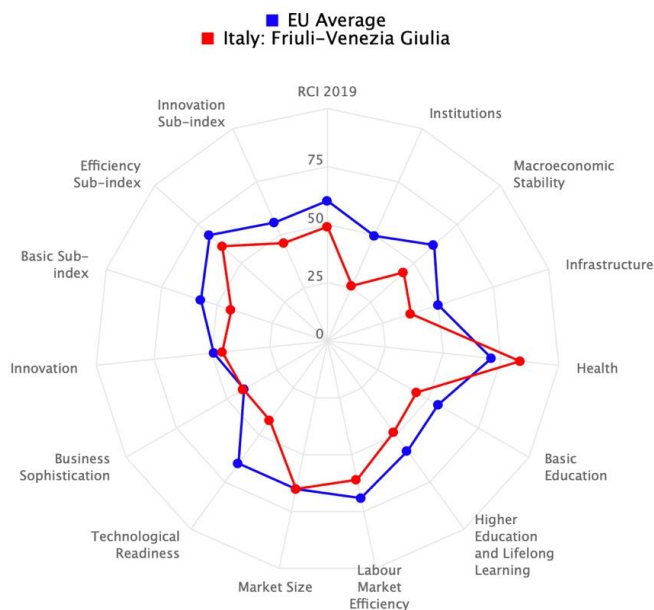
Un indicatore per misurare la capacità di un territorio di assicurare alle imprese e ai cittadini un ambiente attrattivo e sostenibile per lavorare e vivere è il *Regional Competitiveness Index* elaborato dalla Commissione europea dal 2010, prendendo in considerazione 268 regioni dell’Ue.

Il calcolo dell’indicatore analizza 11 ambiti rilevanti per la produttività e lo sviluppo di lungo periodo.

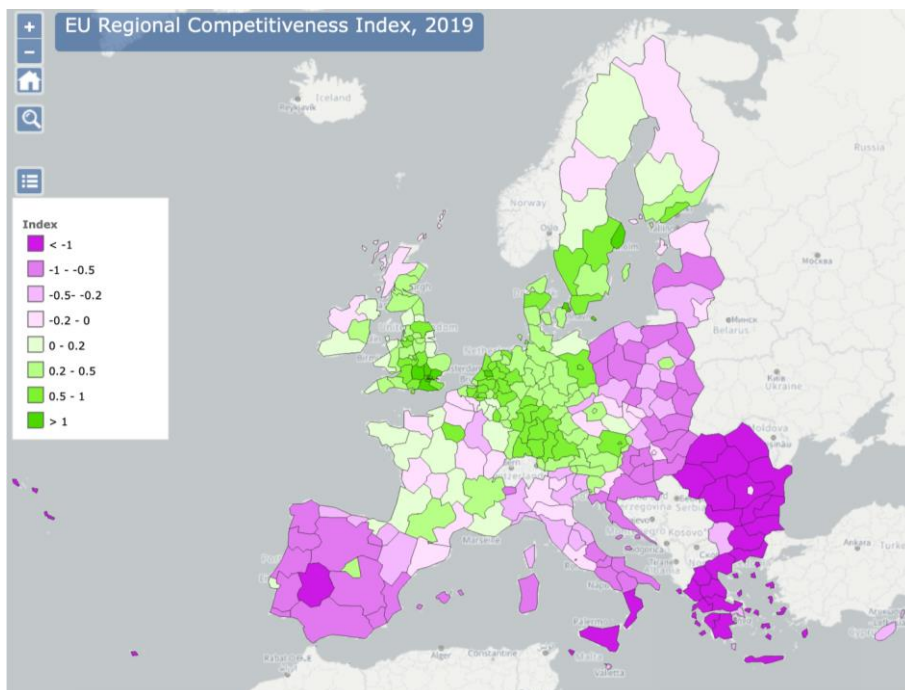
<p><b>BASIC SUB-INDEX:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Institutions,</li> <li>▪ Macroeconomic stability,</li> <li>▪ Infrastructure,</li> <li>▪ Health,</li> <li>▪ Basic Education</li> </ul>	<p><b>EFFICIENCY SUB-INDEX:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Higher Education and lifelong learning,</li> <li>▪ Labour market efficiency,</li> <li>▪ Market size</li> </ul>	<p><b>INNOVATION SUB-INDEX:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Technological readiness,</li> <li>▪ Business sophistication,</li> <li>▪ Innovation</li> </ul>
---	---	--



Il valore medio italiano è 42,1: al primo posto tra le regioni italiane si posiziona la Lombardia con 57/100, seguita da Provincia di Trento, Emilia Romagna e Lazio. L'indice di competitività territoriale del Friuli Venezia Giulia è 49,17/100, sopra quindi la media nazionale, e posiziona la regione al 7° posto in Italia (prima: Lombardia) e 169° posto su 268 regioni.



Come emerge dal grafico, il Friuli Venezia Giulia eccelle in tema di sanità e si mantiene su valori discreti in termini di dimensione del mercato ed efficienza del mercato del lavoro (ambiti che permettono di raggiungere un valore di 60,89 in termini di *Efficiency Sub Index*).



Fonte: Commissione Europea, DG Regional and Urban Policy

La mappa dei Paesi dell'Unione europea mostra un livello di competitività regionale molto variegato con l'Europa Centro Settentrionale che si distingue in maniera netta rispetto ai Paesi mediterranei (Sud Europa) e a quelli dell'Est. I paesi scandinavi, l'Olanda, il Belgio, la Germania e il Regno Unito mostrano livelli di competitività superiori alla media europea, Spagna, Italia, Grecia e tutto l'est Europa restano ben al di sotto. La Francia mostra invece una situazione eterogenea con l'Île de France come area di eccellenza.

Nel confronto con le regioni limitrofe, il Friuli Venezia Giulia precede solo la provincia di Bolzano e le regioni croate.

Diverso invece è il discorso dal punto di vista infrastrutturale per cui il valore dell'indicatore (37,76) posiziona la regione tra le prime quattro di questo gruppo, dopo Veneto (46,23), Emilia-Romagna (43,77) e Slovenia Occidentale (38,4).

La ZLS è considerata dagli soggetti economici interessati in regione l'opportunità per potenziare la rete infrastrutturale e aiutare quindi la regione a posizionarsi meglio nella prossima sessione di valutazione del RCI, prevista nel 2022.

Tabella 23 - RCI, confronto fra regione – anno 2019

Regione:	RCI 2019	Infrastrutture
Salisburgo	74,70	33,52
Stiria	74,20	31,98
Tirolo	73,04	27,71
Carinzia	70,30	22,71
Slovenia occidentale	67,98	38,4
Slovenia orientale	54,65	29,65
Croazia Continentale	33,26	26,54
Croazia Adriatica	30,37	19,42
Provincia d Trento	54,55	11,56
Emilia-Romagna	53,19	43,77
Veneto	50,07	46,23
Provincia di Bolzano	46,67	8,14
Friuli Venezia Giulia	49,17	37,76

Fonte: Commissione Europea, Regional Competitiveness Index, 2019

## 2 Recenti shock esogeni

Recentemente la regione FVG, come il resto del mondo, è stata investita da due shock negativi di natura esogena che ne hanno condizionato lo sviluppo sociale, culturale ed economico: la pandemia da Covid-19 e la recente guerra Russia-Ucraina.

In queste poche pagine si cerca di dar conto di come il tessuto economico regionale abbia risposto negli ultimi anni a questi shock.

### 2.1 L'impatto del COVID-19

La pandemia di Covid-19 all'inizio del 2020 ha avuto un impatto profondo e, probabilmente, duraturo in ambito sociale, ambientale e economico, colpendo in simultanea il lato della domanda e dell'offerta.

Al sopraggiungere della pandemia e delle relative misure di contenimento, il crollo dell'attività e della domanda, unitamente al calo dell'occupazione e del reddito disponibile, hanno amplificato le vulnerabilità preesistenti, come evidenziate nei paragrafi precedenti.

Come messo in luce, le imprese del Friuli-Venezia Giulia mostrano una accentuata dipendenza da mercati e dinamiche globali.

Per quanto risulti necessario definire nuovi modelli di sviluppo ispirati al *Green Deal europeo*, per l'innovazione in ambito digitale, gli interventi nel campo dell'economia circolare e dell'adattamento ai cambiamenti climatici e sviluppo di fonti e vettori energetici rinnovabili, la pandemia di Covid-19, spiazzando contemporaneamente tutti gli operatori economici locali e internazionali, ha alterato i percorsi di ricerca dei nuovi modelli di sviluppo.

Secondo un'interessante indagine dell'Istat condotta nel mese di maggio 2020<sup>(10)</sup> le strategie che le imprese regionali hanno adottato o stanno valutando di adottare per rispondere alla crisi causata dall'emergenza da Covid-19 rappresentano un indicatore dell'approccio degli imprenditori per il rilancio e lo sviluppo delle attività e forniscono indicazioni sulle iniziative che l'amministrazione regionale dovrebbe assumere per sostenere queste exit strategy.

Il 26,1% degli imprenditori della regione dichiarano che per superare gli effetti della crisi sanitaria intendono riorganizzare i processi e degli spazi di lavoro o degli spazi commerciali superiore alla media delle imprese del nord est (22,3%) e dell'Italia (23,2%). Il 13,7% dichiara l'intenzione di volere modificare o ampliare i canali di vendita o i metodi di fornitura/consegna dei prodotti o servizi (es. servizi online, e-commerce, ecc.), sostanzialmente in linea con il dato delle Nord-est (14,2%) e del resto del Paese (13,6%).

Gli imprenditori mostrano consapevolezza circa i benefici in termini di competitività che la digitalizzazione assicura tanto che il 13,7% intende accelerare la transizione verso le tecnologie digitali con una percentuale superiore a quella del Nord-est (9,6%) e dell'Italia (9,4%).

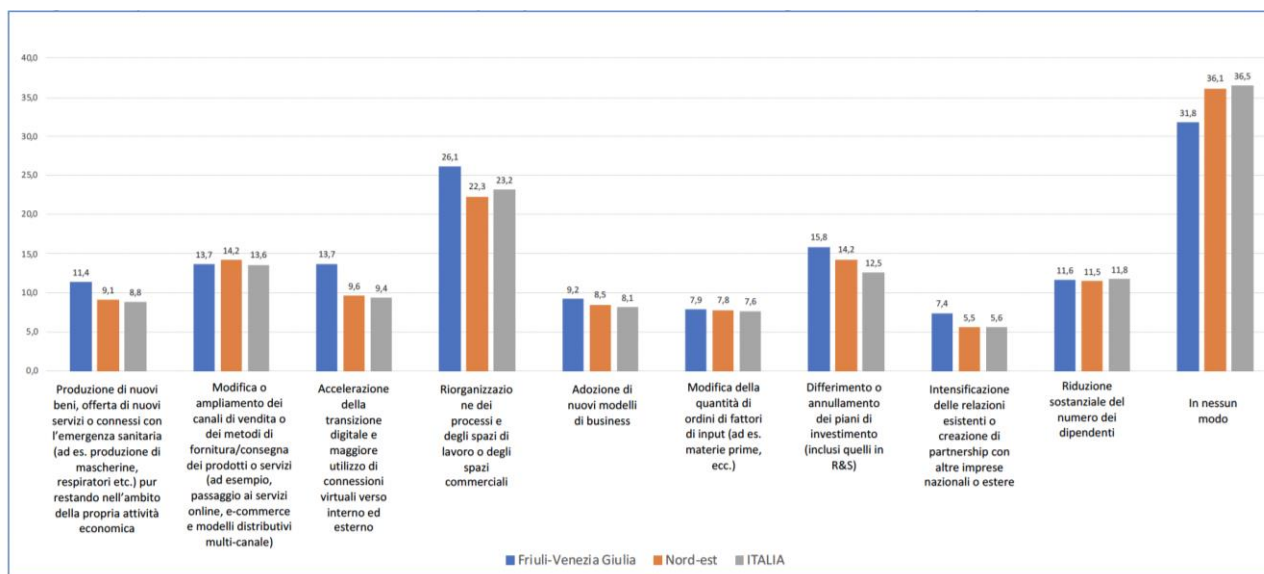
Produzione di nuovi beni, offerta di nuovi servizi o introduzione di nuovi processi produttivi, restando nell'ambito della propria attività economica, è la soluzione preferita dall'11,4% degli imprenditori regionali superiore al media del Nord-est (9,1%) e del Paese (8,8%).

Il 15,8% dichiara di volere differire o annullare dei piani di investimento, inclusi quelli in R&S percentuale superiore a quella del Nord-est (14,2%) e dell'Italia (12,5%).

---

<sup>10</sup> Fonte: Istat. Situazione e prospettive delle imprese nell'emergenza sanitaria Covid-19, maggio 2020.

Grafico 8 - Strategie che l'impresa ha adottato o sta valutando di adottare per rispondere alla crisi causata dall'emergenza da Covid-19. Valori percentuali. Anno 2020.



Fonte: Istat. Situazione e prospettive delle imprese nell'emergenza sanitaria Covid-19

Da questa indagine esce un territorio dinamico, a suo modo reattivo, per quanto in maniera non omogenea. Secondo le più recenti stime dell'istituto di ricerca Prometeia la flessione del valore aggiunto regionale stimata per il 2020 vale oltre 3 miliardi di euro correnti corrispondenti ad una variazione rispetto al 2019 pari al -9,3% (-8,9% la media nazionale). L'industria in senso stretto ha perso in FVG il 6,5% (-554 milioni di euro correnti), le costruzioni il 3,9% (-58 milioni). Per l'agricoltura si stima una caduta del valore aggiunto del 19,1%. Più ingenti risultano le perdite nei servizi: -7,2%, pari a -1,7 miliardi di euro<sup>(11)</sup>.

Un ulteriore fattore in grado di aggravare le ripercussioni della crisi riguarda la forte dipendenza dell'economia regionale dalle esportazioni e, dunque, la maggiore esposizione a contrazioni rilevanti del commercio internazionale.

Il 2020 si è chiuso con un calo dell'8,3% degli scambi in volume a livello internazionale, -9,2% per le economie avanzate<sup>(12)</sup>.

Riduzioni ancora più marcate si registrano per il valore nominale dell'interscambio mondiale di servizi (-19,9%) e per gli investimenti diretti esteri (-34,7%)<sup>(13)</sup>. La debole dinamica del commercio si è tradotta in un calo delle esportazioni anche per il FVG (-7,9%) che per la prima volta dal 2014 ha visto interrompersi la crescita delle vendite all'estero.

Considerata, dunque, la struttura dell'economia del FVG, l'indicatore di impatto economico della pandemia, così come costruito da BAK Economics evidenzia una maggiore vulnerabilità della regione rispetto alle regioni estere confinanti, anche se di livello inferiore rispetto alla media nazionale<sup>(14)</sup>.

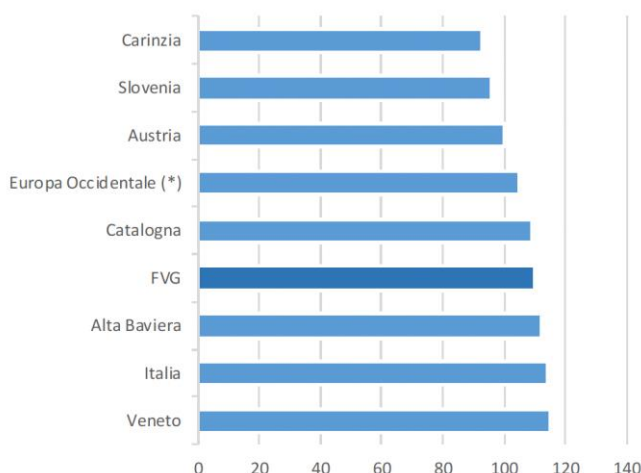
<sup>11</sup> Prometeia, Scenari per le economie locali, ottobre 2021.

<sup>12</sup> IFM, World Economic Outlook, luglio 2021

<sup>13</sup> Istat-Ice, Annuario Edizione 2021, luglio 2021

<sup>14</sup> BAK Economics, Potential Economic Impact of the Covid-19 pandemic, Febbraio 2021. L'indicatore misura la differenza tra le previsioni sul valore aggiunto dei diversi settori economici effettuate nel novembre 2019 e 2020 pesata con la struttura economica della regione considerata. A valori più alti dell'indice corrisponde una revisione delle stime al ribasso più elevata e perciò un maggior impatto della pandemia sull'economia della regione

Gráfico 9 - Indicatore di impatto economico della pandemia Covid-19, Anno 2020



Note: (\*) L'aggregato Europa Occidentale include: Austria, Belgio, Svizzera, Germania, Danimarca, Spagna, Finlandia, Francia, Irlanda, Italia, Lussemburgo, Paesi Bassi, Norvegia, Svezia e Regno Unito.

Fonte: Bak Economics



Fonte: elaborazioni su dati Istat, INPS, Banca d'Italia, InfoCamere, e Confindustria FVG.

(1) ITER è un indicatore della dinamica trimestrale dell'attività economica territoriale sviluppato dalla Banca d'Italia. Le stime dell'indicatore regionale sono coerenti, nell'aggregato dei quattro trimestri dell'anno, con il dato del PIL regionale rilasciato dall'Istat per gli anni fino al 2019. Per la metodologia adottata, cfr. V. Di Giacinto, L. Monteforte, A. Filippone, F. Montaruli e T. Ropele, *ITER: un indicatore trimestrale dell'economia regionale*, Banca d'Italia, Questioni di economia e finanza, 489, 2019.

Tuttavia, i più recenti dati economiche e le indicazioni di prospettive dell'economia regionale mostrano una decisa ripresa nella prima metà del 2021: la produzione industriale, al netto della cantieristica, è salita in maniera decisiva; il volume delle vendite ha superato i livelli pre-pandemia e le esportazioni di beni, crescite di oltre il 25% rispetto ai primi sei mesi del 2020, si sono riportate sopra i livelli pre-pandemia<sup>(15)</sup>.

Il che non dovrebbe stupire: la maggior vulnerabilità di un'economia fortemente vocata alle esportazioni agli shock negativi può trasformarsi in una maggior reattività dell'economia a shock positivi, che nel caso in questione sono determinati dal rimbalzo dell'economia italiana dopo il 2020 e la forte ripresa della domanda internazionale nel 2021.

## 2.2 L'impatto della guerra Russia-Ucraina

Per quanto sia ancora troppo presto per delineare un quadro preciso dell'impatto della guerra Russo-Ucraina sull'economia regionale, è bene sottolineare lo stato delle relazioni economiche fra la regione FVG e i due ad oggi Paesi coinvolti nel conflitto<sup>(16)</sup>.

In termini di interscambio complessivo, il ruolo di questi due Paesi nell'economia delle relazioni internazionali della regione è sceso decisamente negli ultimi anni. In termini assoluti, l'interscambio fra il FVG e i due Paesi, inteso come somma di importazioni ed esportazioni, è sceso del 12% dal 2011 al 2019; ma in termini relativi

<sup>15</sup> Banca d'Italia, L'economia del Friuli Venezia Giulia, aggiornamento congiunturale, novembre 2021;

<sup>16</sup> La presente sezione è stata redatta prima del 10 marzo 2022;

il dato è ancor più rilevante poiché la quota dell'interscambio con questi due Paesi rispetto al complesso delle relazioni economiche internazionali della regione è scesa del 33% nello stesso periodo.

Prendendo singolarmente i due Paesi, si osserva che la contrazione delle relazioni è più vistosa per quanto riguarda la Russia (-40% in valore nel periodo 2011-2019), mentre con l'Ucraina l'interscambio è aumentato (+5% in valore). Negli anni, infatti, le relazioni con l'Ucraina si sono intensificate soprattutto in termini di importazioni, che sono aumentate, con particolare riferimento dei prodotti metallici che dall'Ucraina prendono la via del mare per giungere ai porti regionali dove proseguono verso gli impianti di produzione legate all'industria siderurgica e più in generale manifatturiera del FVG.

Sintesi 01 - Interscambio (Impo+Expo) con Russia e Ucraina e quota rispetto all'interscambio regionale, 2011-2019

	2011	2019	Δ 2011-2019
Interscambio Russia e Ucraina	€ 1.294.243.420	€ 1.152.499.312	-12,3%
Quota regionale:	6,6%	4,9%	-33,9%
di cui Russia:	€ 623.363.750	€ 448.177.306	-39,1%
Quota regionale:	3,2%	1,9%	-65,9%
di cui Ucraina:	€ 670.879.670	€ 704.322.006	4,7%
Quota regionale:	3,4%	3,0%	-13,6%

Fonte: Elaborazione su dati Coeweb

Pertanto, in termini previsionali, ci si aspetta un impatto significativo sull'economia regionale più in forza degli effetti indiretti del conflitto e della situazione geopolitica che investe soprattutto la Russia.

L'impatto diretto sull'economia regionale, invece, dipenderà soprattutto dalla durata del conflitto. Attualmente sembra più problematico l'effetto sulle importazioni che sulle esportazioni: infatti, le importazioni nel 2019 complessivamente valevano il 75% dell'interscambio con i due Paesi.

Come già riferito, la relazione fra FVG e i due Paesi dell'Est Europa è caratterizzata da un mercato fortemente polarizzato su un unico gruppo di referenze, metalli di base e prodotti in metallo: questo gruppo di prodotti, da solo, conta il 91% del valore delle importazioni e il 71% dell'intero interscambio.

## 3 Istituzioni economiche

### 3.1 Introduzione

All'intero del FVG è possibile rintracciare diversi enti economici che operano ad un livello intermedio fra gli operatori economici e le istituzioni pubbliche.

Accanto alle associazioni di categoria che storicamente svolgono questo ruolo, negli anni si sono accumulate altri enti che hanno cercato di ordinare e indirizzare lo sviluppo di territori, comparti industriali, gruppi di aziende più o meno grandi. Sullo sfondo c'era e c'è la necessità di organizzare seguendo modalità più aderenti alle necessità dell'economia contemporanea il variegato e complesso mondo delle realtà imprenditoriali e industriali in regione.

Questi enti di secondo livello sono stati al centro delle consultazioni che la Regione ha svolto, in maniera formale e non e grazie alla loro rete di relazioni è stato possibile intercettare più facilmente le preferenze degli operatori economici sul territorio.

Un ulteriore elemento di interesse per quanto riguarda la progettazione, la valutazione e la messa in opera di tutto ciò che concerne la ZLS riguarda la sovrapposizione di alcune parti di questi enti: in FVG ci sono imprese, comuni e interi territori che appartengono contemporaneamente a diversi enti economici, considerando che ogni forma di partecipazione risponde ad esigenze e offre possibilità diverse. In pratica, esistono reti che si intrecciano fra di loro grazie a dei soggetti che fanno da broker dell'informazione fra un ente e l'altro, favorendo un coordinamento dal basso, decentrato, che allineandosi al coordinamento dall'alto, spesso guidato dalla Regione, favorisce un processo di sviluppo endogeno, a ridotta viscosità, finanche armonico.

Nelle pagine seguenti saranno presi in rassegna i più importanti enti economici del territorio che partecipano alla definizione e all'attuazione della ZLS.

Si è deciso di non trattare in questa le associazioni di categoria, anch'esse protagoniste delle consultazioni con la Regione, e di inserire quei progetti di diffusione dell'innovazione e di trasferimento tecnologico che hanno particolare rilevanza e che sfruttano in maniera più o meno estesa queste reti di enti economici di secondo livello.

### 3.2 I Distretti

In estrema sintesi, i distretti sono sistemi locali formati da imprese variamente specializzate che partecipano alla medesima filiera produttiva o a filiere collegate.

Nella storia dello sviluppo industriale italiano, e in particolare del Nord-Est, i distretti hanno giocato un ruolo fondamentale, capaci di mostrare una vitalità, una reattività e una capacità di innovazione uniche.

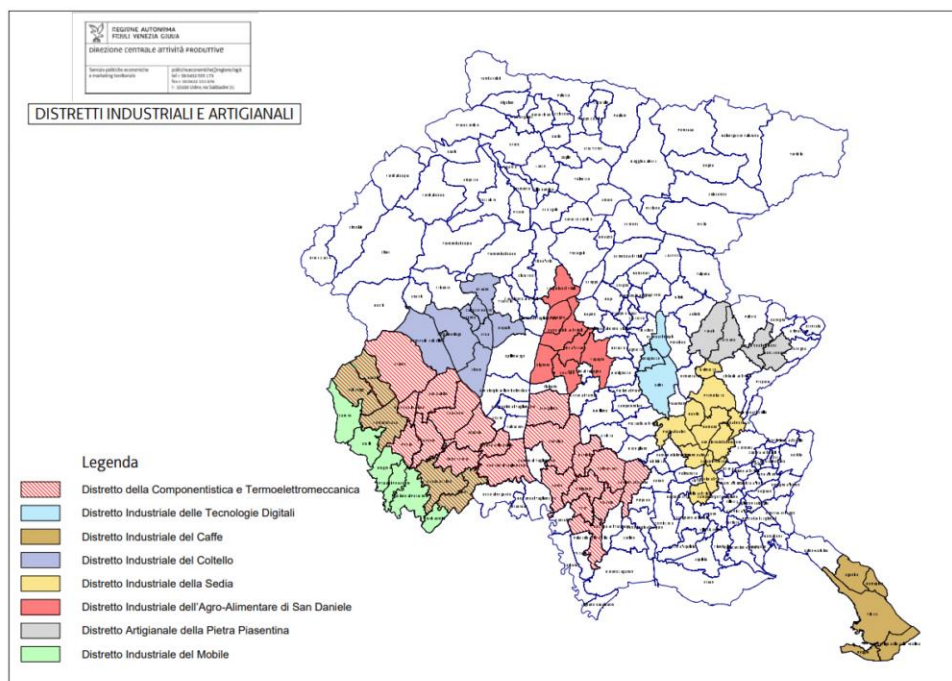
Attualmente, il modello produttivo basato sul distretto al centro dello sviluppo industriale di molte economie sviluppate (es.: USA, Cina, Germania) e in regione rappresenta una quota significativa di imprese, addetti e export.

I distretti industriali sono individuati ai sensi dell'articolo 36 della legge 5 ottobre 1991, n. 317 (Interventi per l'innovazione e lo sviluppo delle piccole imprese) in base all'indice di densità imprenditoriale dell'industria manifatturiera e nell'indice di specializzazione produttiva.

Sette sono i distretti attualmente individuati dalla normativa di riferimento:

- Distretto industriale della sedia
- Distretto industriale del coltello
- Distretto industriale del mobile
- Distretto industriale del caffè
- Distretto industriale dell'agro alimentare di San Daniele
- Distretto industriale delle tecnologie digitali
- Distretto industriale della componentistica e termoelettromeccanica

E sono così distribuiti territorialmente:



Fra le istituzioni che regolarmente eseguono un monitoraggio sull'andamento delle performance economiche dei distretti c'è la Direzione Studi e Ricerca di Intesa-SanPaolo.

Nel suo ultimo report ha fotografato la ripresa dell'attività dei distretti regionali nel primo semestre 2021, evidenziando l'ottima prestazione nel campo delle esportazioni di imprese e filiere: "una maggiore dinamicità si è evidenziata nei distretti del Friuli-Venezia Giulia (+16,0% sul 2020 e +8,8% sul 2019)" <sup>(17)</sup>.

**Distretti Friuli-Venezia Giulia: andamento esportazioni per settore al 1° trimestre del 2021 rispetto al 1° trimestre 2020 e 2019 (valori in milioni e in %)**

	Analisi trimestrale milioni di euro			Analisi annuale		Variazione % tendenziale	
	1° trim. 2020	1° trim. 2021	Differenza tra 1° trim. 2021 e 1° trim. 2020	2020 (mln euro)	Peso % 2020	1° trim. 2020	1° trim. 2019
<b>Totale distretti di cui:</b>	<b>518</b>	<b>601</b>	<b>82,8</b>	<b>2.130</b>	<b>100,0</b>	<b>16,0</b>	<b>8,8</b>
<b>SISTEMA CASA</b>	<b>428</b>	<b>521</b>	<b>93,0</b>	<b>1.757</b>	<b>84,9</b>	<b>21,7</b>	<b>11,2</b>
Legno e arredo di Pordenone	202	276	74,7	874	39,6	37,0	26,5
Elettrodomestici di Pordenone	79	98	18,8	323	15,6	23,7	13,8
Sedie e tavoli di Manzano	147	147	-0,5	560	29,7	-0,3	-10,6
<b>AGROALIMENTARE</b>	<b>90</b>	<b>80</b>	<b>-10,2</b>	<b>373</b>	<b>15,1</b>	<b>-11,3</b>	<b>-4,4</b>
Prosciutto San Daniele	9	12	2,4	44	2,1	25,5	1,5
Caffè di Trieste	47	41	-6,2	190	7,7	-13,2	-4,0
Vini e distillati del Friuli	34	27	-6,4	139	5,4	-18,8	-7,2

Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati Istat

Il Friuli-Venezia Giulia (600 milioni di euro di export nei primi tre mesi dell'anno; 2,1 miliardi su base annua, pari a circa il 15% dell'intero export regionale) trova la ripresa grazie alle esportazioni sia del Legno e arredo di Pordenone (+26,5% su 1° trim 2019) nei comparti del mobile, dei pannelli e del legno da costruzione (che hanno visto una forte accelerazione di vendite in Germania, in Austria, negli Stati Uniti e in Cina), sia degli

<sup>17</sup> Direzione Studi e Ricerche - Intesa San Paolo, Monitor Distretti del Triveneto, Luglio 2021

Elettrodomestici di Pordenone (+ 23,7% sul 1° trimestre 2020 e +13,8% sul 2019), cresciuti in Polonia e in Germania (mercati che avevano tenuto anche durante la pandemia) e ripartiti in Francia e Regno Unito. Il Prosciutto di San Daniele cresce sul 2020 (+25,5%), mentre risultano in ritardo i restanti distretti: le Sedie e Tavoli di Manzano (-0,3% sul 2020) per la stagnazione del comparto *contract*, il Caffè di Trieste (-13,2%) e i Vini e distillati del Friuli (-18,8%) per le difficoltà dell'*Ho.re.Ca.*.

### 3.3 I Consorzi

I Consorzi sono enti pubblici economici che sovrintendono la gestione e lo sviluppo di specifiche aree industriali. A differenza dei distretti possono contenere al loro interno imprese provenienti da diversi settori produttivi; inoltre, governano aree geograficamente più ristrette, anzi è proprio la natura di agglomerato industriale a favorirne l'attrattività, a semplificarne la funzionalità.

Dal 2015 i Consorzi stanno vivendo una nuova stagione di sviluppo.

La Regione con due interventi legislativi ha ridefinito l'estensione territoriale, le funzioni, le opportunità di crescita<sup>(18)</sup>.

Il risultato di questo processo è, ad oggi, una razionalizzazione del numero dei consorzi, un potenziamento delle strategie operative degli stessi, l'ampliamento delle funzioni che posso svolgere per favorire il coordinamento delle politiche industriali della regione

Nelle aree dei sei Consorzi di sviluppo del Friuli Venezia Giulia sono insediate 1.766 imprese, di cui 731 nell'area del Consorzio di Sviluppo Economico Locale Alta Giulia (COSELG) e 323 in quella Consorzio di Sviluppo Economico per l'area del Friuli (COSEF).

Ad oggi, l'estensione complessiva delle aree consortili è di 4.389 ettari, 810,5 ettari COSELG, 743,3 ettari il Consorzio Monfalconese, 563,7 ettari il Consorzio di Ponte Rosso -Tagliamento.

La densità di imprese più accentuata si registra nel COSELG con un indice pari 0,9 per ettaro, seguito dal Consorzio di Sviluppo Locale di Tolmezzo (COSLIT) con 0,6 imprese per ettaro.

Gli occupati dalle imprese che operano nelle aree consortili sono 37.794, concentrati nel COSEF con 10.310 addetti e nel COSELG con circa 10.000 addetti. Gli occupati per impresa nell'insieme delle aree consortili sono 21,4, nel Consorzio della Provincia di Pordenone (NIP) di registrano 37,5 occupati per impresa, nel COSEF 31,9 occupati.

La presenza di micro e piccole imprese è prevalente in tutte le aree, nel NIP sono l'81% nel Consorzio Monfalconese sono il 90% così come nel COSLIT, sono l'88% nel Consorzio Ponte Rosso, l'83% nel COSELG. Solo il COSEF fa registrare il 28% di micro e piccole imprese contro il 52% di medie imprese.

Il grado di saturazione nelle aree COSEF e COSELG è pari all'80%, la saturazione nel NIP è del 94%, 80% per Monfalcone e il 92% per Gorizia, il 63% nell'area COSLIT, il 79% per le aree libere di Ponte Rosso.

Sono disponibili aree potenzialmente utilizzabili per circa 129 ettari, 59 ettari Monfalcone e 2,4 ettari Gorizia, 16,1 ettari COSLIT, 22,6 ettari Consorzio Ponte Rosso, 20 ettari COSEF e 1,4 ettari COSLIT. Sono programmati ampliamenti per 226 ettari nel NIP, 8,7 ettari nel COSLIT, 18 ettari nel COSELG, oltre che estensioni nel COSEF, nel Monfalconese e, di piccola entità, nel Consorzio Ponte Rosso.

I settori di specializzazioni nel NIP sono meccanica e agroalimentare, nel Monfalcone nautica, COSEF impiantistica, elettronica e produzioni navali, COSELG distretto del caffè, economia del mare, e comparto marittimo.

Il 65% delle imprese insediate in area COSEF esporta prodotti in zona UE, circa il 12% esporta abitualmente in mercati extra UE, il 23% di imprese localizzate hanno una elevato grado di internazionalizzazione.

<sup>18</sup> Rilancimpresa FVG, legge regionale 3/2015; Sviluppo impresa, legge Regionale 3/2021;

### 3.4 I Cluster

Sin dall'anno 2015, la Regione Friuli Venezia Giulia ha riconosciuto, con la Legge regionale n. 3 "Rilancimpresa FVG – Riforma delle politiche industriali", l'importanza dei *cluster* quali strumenti volti allo sviluppo di economie di rete, sinergie e miglioramenti della competitività del territorio.

L'impegno profuso per rafforzare la cooperazione tra il mondo della ricerca e il mondo imprenditoriale, allineando l'intervento regionale alle dinamiche territoriali, si è concretizzato, in parallelo all'attuazione della S3 regionale, nell'identificazione dei seguenti Cluster regionali <sup>(19)</sup>, cui è riconosciuto un ruolo attivo nel supportare l'innovazione nelle imprese.

Ad oggi, la struttura dei Cluster regionali è la seguente:

<b>Cluster dell'agroalimentare</b>	Parco Agro-Alimentare FVG Agri-Food & Bioeconomy Cluster Agency Società Consortile a r.l.
<b>Cluster del Sistema casa</b>	Cluster Legno, Arredo e Sistema Casa FVG Srl Consortile
<b>Cluster della Metalmeccanica</b>	Cluster COMET S.c.r.l.
<b>Cluster del settore ICT e digitale</b>	DITEDI - Distretto Industriale delle Tecnologie Digitali S.c.a.r.l.
<b>Cluster delle Tecnologie marittime</b>	Maritime Technology Cluster FVG S.c.a.r.l.
<b>Cluster Smart health</b>	Consorzio per il centro di biomedicina molecolare – CBM S.c.a.r.l.
<b>Cluster Cultura e creatività</b>	Associazione temporanea di scopo per la gestione del cluster

In attuazione della suddetta L.R. n. 3/2015, nel 2016 è stato emanato un Regolamento che disciplina i criteri e le modalità per la concessione degli incentivi finalizzati al finanziamento di iniziative mirate allo sviluppo dei cluster, presentate dai Soggetti gestori dei Cluster Legno, Arredo e Sistema Casa FVG Srl Consortile, COMET S.c.r.l. e DITEDI - Distretto Industriale delle Tecnologie Digitali S.c.a.r.l., aventi le caratteristiche di "Poli di innovazione".

Il suddetto regolamento prevede la finanziabilità, ai sensi del Regolamento GBER, delle iniziative per lo sviluppo e la gestione dei Cluster volte ad incentivare le 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 e gli altri organismi che costituiscono i cluster.

Sempre in ambito regionale sono inoltre attivi i Cluster MARE TC (Maritime Technology Cluster FVG) e CBM (Cluster Smart Health FVG), finanziati annualmente ai sensi della legge regionale n. 22/2010, per attività finalizzate al rafforzamento delle attività di ricerca e sviluppo, di innovazione e di trasferimento tecnologico, alla realizzazione di un efficace sistema di relazioni interindustriali, nonché a promuovere il raccordo e la collaborazione tra sistema della ricerca e mondo produttivo nell'ambito dei rispettivi settori di riferimento.

Si tenga conto che l'attuale configurazione dei cluster è in evoluzione e dal 2015 al 2021 si sono succedute alcune importanti trasformazioni rispetto al disegno iniziale:

<sup>19</sup> Si segnala, infine, che il TITOLO III Misure per la crescita dell'economia regionale della Legge regionale 22 febbraio 2021, n. 3 <<Disposizioni per la modernizzazione, la crescita e lo sviluppo sostenibile verso una nuova economia del Friuli Venezia Giulia (Sviluppimpresa)>> ha previsto al Capo I – Turismo e impresa, la nascita di un nuovo Cluster, al fine di attivare le sinergie tra gli attori del settore turistico e sviluppare strategie innovative per ottimizzare l'attrattività del territorio regionale.

Il Cluster sarà definito nel rispetto della normativa europea in materia di aiuti di Stato e individuato quale soggetto competente a migliorare il settore turistico attraverso la creazione di un sistema di eccellenze del comparto turistico integrato;

- la liquidazione in atto del Cluster Smart health (CBM scarl)
- la costituzione del Cluster Cultura e Creatività nel 2020
- la nascita del Cluster Scienze della vita nel 2021
- la recente trasformazione del Bioeconomy Cluster Agency Società Consortile a r.l. in una Fondazione.

A seguito dell'espletamento di una procedura ad evidenza pubblica, è stato individuato, in un'Associazione Temporanea di Scopo (ATS) composta da Informest, Area Science Park, BIC Incubatori FVG, Friuli Innovazione e Polo tecnologico di Pordenone (oggi Polo tecnologico Alto Adriatico) e costituita all'inizio del 2020, anche il Soggetto gestore del Cluster regionale Cultura e Creatività.

I cluster sono gli attori al centro dell'implementazione della strategia di sviluppo intelligente della Regione S320.

Per assicurare adeguate forme di sviluppo alle imprese che opereranno in aree ZLS-FVG è indispensabile uno stretto raccordo tra i nuovi investimenti ed i contenuti della Strategia regionale di ricerca e innovazione per la specializzazione intelligente del Friuli-Venezia Giulia<sup>23</sup> (S3).

Si tratta di comprendere in quali modi ed a quali condizioni le imprese della ZLS partecipano alle filiere strategiche regionali e come contribuiscono al rafforzamento delle aree di specializzazione secondo le previsioni e gli orientamenti della S3.

La S3 del Friuli-Venezia Giulia ha individuato le seguenti aree di specializzazione regionali per il periodo 2021-2027:

1. Transizione energetica, economia circolare e sostenibilità ambientale;
2. Fabbrica Intelligente e Sviluppo Sostenibile delle filiere Made in Italy;
3. Tecnologie Marittime - Sustainable Waterborne Mobility and its land connections;
4. Salute, Qualità della vita, Agroalimentare e Bioeconomia;
5. Cultural heritage, design, industria della creatività, turismo.

Per favorire i processi di innovazione, gli interventi di sistema trasversali a tutte le aree di specializzazione regionali, riguardano interventi per la digitalizzazione dei cicli di produzione e distribuzione, nel campo dell'economia circolare e dell'adattamento ai cambiamenti climatici, per lo sviluppo di fonti e vettori energetici rinnovabili e per l'efficienza energetica.

Una recente indagine OCSE<sup>21</sup> relativa alla analisi degli ostacoli che rallentano la diffusione dell'innovazione in Friuli-Venezia Giulia, ha evidenziato:

- il disallineamento tra domanda ed offerta di servizi per l'innovazione, con una parte delle richieste che rimane inevasa anche per la difficoltà delle imprese di articolare e formulare i loro fabbisogni;
- la presenza di dinamiche di innovazione non strutturali dove la domanda di servizi a cluster, parchi, università rimane modesta pur in presenza di un alto tasso di soddisfazione;
- un orientamento al breve termine con una ridotta visione strategica, scarsa capacità di pianificare, incertezza finanziaria, poca attenzione alle opportunità comunitarie e nazionali, poca capacità di fare rete con le altre imprese delle filiere o del territorio.

---

<sup>20</sup> Si veda la DGR 1970/2021 Allegato 1, dove si dà riscontro dell'approvazione definitiva della S3 2021-2027, intervenuta con, a seguito della chiusura del negoziato informale con la Commissione europea

<sup>21</sup> OECD, Discussion paper, Bottlenecks to innovation in FVG, Preliminary Results from the Survey and the Fieldwork [Draft Release 28 December 2020]

Le proposte di intervento avanzate riguardano:

- rafforzare i servizi di supporto all'innovazione, rendendo disponibili alle imprese adeguate competenze;
- sviluppare strategie di finanziamento più articolate accompagnando le imprese nella ricerca di finanziamenti compresi quelli del PNRR e della Politica di Coesione;
- precisare la definizione delle traiettorie S3 al momento troppo generiche con il rischio di sovrapposizioni.

In considerazione della necessità di massimizzare gli impatti a livello socio-economico della ricerca riscontrabile a livello regionale l'Amministrazione regionale ha avviato già da diversi anni alcune azioni di sistema che intendono favorire la creazione dell'ecosistema regionale dell'innovazione.

Si presentano conseguentemente a seguire le azioni già avviate in questo senso relative ai parchi scientifici tecnologici regionali e al Sistema ARGO.

### 3.5 Parchi scientifici tecnologici, ERMES, ARGO, IP4 FVG

#### 3.5.1 Parchi

Oltre alla loro importanza strategica per un'economia sempre più innervata di reti di relazioni, di scambi e di tecnologie e protocolli d'azione all'avanguardia rispetto all'insieme di competenze e strumenti abilitanti legati all'Industria 4.0, la rete dei parchi scientifici tecnologici e dei progetti più rilevanti di trasferimento tecnologico (ARGO e IP4 FVG) rappresenta un vanto tanto per l'ecosistema delle istituzioni che si occupano di ricerca di base (in primis: le tre università regionali) quanto per il sistema industriale regionale che trasforma la conoscenza scientifica in beni e servizi.

I parchi scientifico tecnologici in regione sono 4:

- Area Science Park
- Consorzio Innova FVG
- Friuli Innovazione
- Polo tecnologico dell'Alto Adriatico

Recentemente è stata messa in campo una riorganizzazione dei parchi volta a razionalizzarle il funzionamento. In particolare, si è cercata di rafforzare le funzioni sul territorio di Friuli Innovazione e del Polo Tecnologico dell'Alto Adriatico modificandone anche l'assetto societario, per cui oltre alla Regione FVG i due parchi hanno fra i soci rilevanti Area Science Park – l'unico fra i parchi qui elencati ad avere una proiezione nazionale, dipendendo direttamente dal MIUR, e internazionale.

Nel 2020 a questi soggetti, insieme a BIC Incubatori Fvg, è stato affidato il progetto "Sistema dell'innovazione FVG" avente come obiettivo lo sviluppo di un ecosistema dell'innovazione in Fvg attraverso queste azioni:

- Manifattura digitale, per fornire supporto all'innovazione digitale dei processi aziendali, valutare il grado di maturità digitale (Digital Assessment) delle aziende e promuovere progetti di trasformazione digitale.
- Centri di eccellenza tematici, per promuovere percorsi innovativi inerenti a tematiche prioritarie per lo sviluppo regionale, in linea con le sfide di ricerca e innovazione promosse a livello nazionale e comunitario. Le attività specialistiche a supporto della competitività delle aziende del territorio regionale si focalizzano sui seguenti tre ambiti tematici: «Smart Building: trasformazione digitale nelle costruzioni», «Smart Mountain: da ambiente sfavorevole a luogo di attrazione» e «Smart Health» specializzazioni in ambito salute».

- Smart Products, per sensibilizzare le imprese in merito alle opportunità offerte dagli Smart Products, valutare le capacità e le potenzialità delle imprese sul tema e favorire progetti incentrati su Smart Products e nuovi modelli di business.
- Additive & Fab Lab, per promuovere le opportunità offerte dall'Additive Manufacturing e avviare progetti di implementazione di tale tecnologia.

### 3.5.2 ERMES

Il Governo della Regione autonoma FVG ha da sempre colto l'opportunità che la tecnologia digitale può offrire allo sviluppo economico del suo territorio tant'è che già nel 2005 con Deliberazione di Giunta regionale n. 2634, approvò il "Programma regionale per lo sviluppo delle infrastrutture di information e communication technology" (denominato ERMES), quale strumento di Programmazione e di indirizzo nell'ambito delle infrastrutture regionali in banda larga.

Il Programma contribuisce essenzialmente allo sviluppo della piattaforma sulla quale può crescere la diffusione dei servizi TLC e si fonda su un approccio coerente con lo sviluppo del mercato delle telecomunicazioni, poiché favorisce la concorrenza e l'ingresso di nuovi competitori cercando di abbattere le barriere esistenti a livello infrastrutturale e quindi agendo sul fallimento del mercato delle infrastrutture.

Attraverso tale programma è stata realizzata una rete di proprietà pubblica di dorsale basata sulla tecnologia in fibra ottica sia per poter servire tutte le sedi di pubblica amministrazione e della sanità sia per dare accesso agli operatori che ne fanno richiesta attraverso procedure a sportello dedicate.

La Rete Pubblica Regionale di ERMES è stata infatti opportunamente progettata e realizzata sovradimensionandola quanto a capacità trasmissiva, in modo che fossero disponibili fibre ottiche per gli operatori delle telecomunicazioni affinché questi, a loro volta, potessero raggiungere con i servizi di connettività a banda larga gli utenti finali nelle zone afflitte da digital divide infrastrutturale presente sul territorio regionale. Tale indirizzo si allinea alla normativa nazionale e comunitaria in materia di telecomunicazioni, nonché persegue i principi di apertura, neutralità tecnologica e non duplicazione delle infrastrutture, che rappresentano i fondamenti comunitari per consentire l'intervento pubblico in materia di banda larga.

Lo scopo è quello di utilizzare parte della rete regionale per correggere il fallimento del mercato infrastrutturale (causa del digital divide) e realizzare gli obiettivi di sviluppo economico, di coesione sociale e territoriale a favore di cittadini e imprese, attraverso la cessione in uso agli operatori delle TLC delle fibre ottiche eccedenti le necessità della Rete Pubblica Regionale.

Parallelamente, a valere su fondi POR FESR, sono state cablate numerose zone industriali in diversi comuni del territorio regionale in modo da creare dei poli attrattivi per l'insediamento di nuove imprese.

### 3.5.3 ARGO

Il 1° marzo 2018 è stato stipulato un Protocollo di Intesa tra la Regione, il Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca (MIUR) e il Ministero dello Sviluppo Economico (MISE), che costituisce il quadro di riferimento degli interventi realizzativi dei progetti complessi e ha previsto la creazione del progetto denominato "Sistema ARGO", finalizzato alla creazione di un nuovo modello di sviluppo che consenta di uscire da una situazione di crisi economica e di bassa crescita <sup>(22)</sup>.

L'obiettivo strategico di ARGO è quello di favorire la diffusione dell'innovazione e della digitalizzazione nel sistema produttivo regionale per aumentare la sua competitività, creando un ecosistema dell'innovazione capace di colmare le distanze tra chi fornisce ricerca e chi produce per il mercato, valorizzando, al contempo, il ruolo degli attori che operano come agenzie di innovazione in un'ottica di coordinamento.

Più specificatamente, "Sistema ARGO" intende costruire un sistema strutturato di imprese private ed operatori pubblici in grado di generare sviluppo economico a livello regionale, nazionale ed internazionale tramite l'interazione ricerca-industria: esso si insedia fisicamente nei territori secondo il modello *Hub & Spoke*

---

<sup>22</sup> <https://www.sistemaargo.it>

valorizzando le eccellenze e mettendole a sistema per testare idee, servizi, modelli di business in settori strategici.

Partendo da una sperimentazione nella Regione Friuli Venezia Giulia, ARGO mira ad un'estensione a livello nazionale (prima fase: regioni Campania e Sicilia) e internazionale.

“Sistema ARGO” interviene sui fattori chiave dello sviluppo di un moderno sistema produttivo:

- la digitalizzazione e l'innovazione dei processi produttivi;
- lo sviluppo industriale attraverso l'attrazione di nuovi investimenti;
- la ricerca e la formazione in settori strategici per lo sviluppo dell'economia regionale attraverso l'utilizzo in modalità condivisa tra pubblico e privato di infrastrutture di ricerca e di capitale umano ad alto valore aggiunto;
- il potenziamento della capacità di far nascere e far crescere imprese innovative.

Soggetto attuatore del sistema è l'Area di Ricerca Scientifica e Tecnologica di Trieste - Area Science Park che, nella sua qualità di ente pubblico di ricerca nazionale sotto la vigilanza del Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca (MIUR), è un partner strategico per la Regione in quanto è in grado di favorire un'interazione con i Ministeri a livello operativo. Area Science Park, per effetto delle sue modifiche statutarie e del suo piano strategico, costituisce di fatto una delle principali Agenzie di innovazione pubbliche presenti sul territorio nazionale.

Ogni progetto complesso (pilastro) in cui si articola il “Sistema ARGO” prevede, a sua volta, un modello di governance fondato sul coinvolgimento degli attori chiave del territorio (imprese, cluster, consorzi industriali, università, associazioni datoriali ecc.), selezionati in funzione degli obiettivi strategici afferenti a ciascun progetto complesso, come di seguito meglio specificato.

Il Sistema ARGO si compone di 4 progetti complessi (ASSET), da realizzare in ambiti ritenuti strategici per il territorio del Friuli Venezia Giulia:

- Industrial Innovation Harbour
- High Impact Net
- Industry Platform 4fvg
- Piattaforme Tecnologiche

### 3.5.4 IP4 FVG

È il più importante e riconosciuto fra i progetti complessi (ASSET) del “Sistema ARGO”.

Ha per obiettivo la creazione di un *Digital Innovation Hub* (DIH) regionale per la trasformazione digitale delle imprese attraverso lo sviluppo di una piattaforma regionale con quattro nodi a specializzazione tematica.

Attualmente il Digital Innovation Hub di Udine riunisce 26 partner regionali e ha strutturato la piattaforma regionale nei seguenti 4 nodi specializzati attivi sul territorio:

- ad Amaro (Udine) il Digital Innovation Hub Internet of Things (DIH-IoT)
- a Udine il Digital Innovation Hub-Data analytics & artificial intelligence
- a Trieste il Digital Innovation Hub-Data optimization & simulation
- a Pordenone il Digital Innovation Hub-Advanced Manufacturing Solutions.

In pratica, il DIH mette a sistema competenze e infrastrutture e si avvale di un partenariato di realtà pubbliche e private che operano insieme per supportare le imprese del territorio nella trasformazione digitale.

Il successo di questo strumento di trasferimento tecnologico è stato sancito recentemente dalla menzione fatta in un documento della Commissione europea che definiva IP4FVG un esempio virtuoso di un sistema regionale innovativo che integra e sviluppa le caratteristiche adeguate che un hub deve avere<sup>(23)</sup>.

---

<sup>23</sup> Il paper “Digital Innovation Hubs as part of the European DIH network” è stato redatto da Dihnet, il

Il Digital Innovation Hub del Friuli-Venezia Giulia, in particolare, è stato nominato perché opera attraverso un modello “Hub & Spoke”, in cui un’unica cabina di regia coordina l’accesso ai servizi e alle competenze presenti sul territorio regionale.

### 3.6 Reti di interdipendenza

Le esperienze internazionali evidenziano come le imprese localizzate in zone economiche a regime differenziato come le ZLS, tendono ad attivare forme di collaborazione produttiva e, in molti casi, a combinare le loro attività per rafforzare le interdipendenze e partecipare in forma attiva alla filiera di riferimento. Queste forme di collaborazione e combinazione tra attività, si rivelano una buona opportunità per la competitività di ciascuna imprese, in termini di riduzione dei costi, di apertura a nuovi mercati e di innovazione <sup>(24)</sup>.

Inoltre, l’Istat sottolinea che l’esposizione dei territori agli shock della domanda estera è diversificata in base alla capacità delle imprese di aggregarsi, cosicché la partecipazione alla ZLS può determinare una maggiore capacità di reazione e resilienza delle imprese <sup>(25)</sup>.

Il 72,1 % delle imprese italiane con almeno 10 addetti e il 58,4% di quelle del terziario hanno relazioni produttive con altre unità in forma di commessa, subfornitura, accordi formali e informali. Le motivazioni riguardano la ricerca di nuovi mercati, la riduzione dei costi e lo sviluppo di nuovi prodotti/processi e, solo in pochi casi, la proiezione internazionale. Il mercato di riferimento di chi ha relazioni è più ampio di quello di chi è “isolato”, e ha dimensioni sovranazionali nel 34,0% dei casi a fronte del 25,0% delle imprese prive di relazioni.

In Friuli-Venezia Giulia, osservando le imprese che aderiscono a contratti di rete, si può affermare che il sistema di relazioni tra settori è a bassa densità ed i legami intersettoriali sono circa un quarto di quelli potenziali. I settori che fanno registrare il maggior numero di relazioni con il resto del sistema sono i lavori di costruzione specializzati, il commercio all’ingrosso, le attività professionali, scientifiche e tecniche e quelle di direzione aziendale e di consulenza gestionale, la fabbricazione di prodotti in metallo e quella di mobili. L’agricoltura ha un numero limitato di legami, concentrati all’interno del settore primario e con il commercio all’ingrosso e le industrie delle bevande e alimentari.

I settori con maggiore capacità di intermediazione, cioè di connettere tra loro comparti altrimenti non in relazione diretta, sono i lavori di costruzione specializzati, il commercio all’ingrosso, la fabbricazione di prodotti in metallo, la produzione di software e informatica, le attività professionali, scientifiche e tecniche e i servizi alle imprese.

#### 3.6.1 Legge regionale n° 3/2021 e ZLS – FVG

In chiusura di questa sezione, si riportano alcune considerazioni relative alle possibilità fornite dalla più recente norma quadro di politica industriale della Regione FVG nell’ambito della ZLS.

L’obiettivo che si è dato il legislatore regionale con la LR n. 3/2021 «Disposizioni per la modernizzazione, la crescita e lo sviluppo sostenibile verso una nuova economia del Friuli Venezia Giulia (SviluppoImpresa)» è quello di elaborare una *“visione strategica innovativa e anticipatrice di nuovi modelli di sviluppo”* ed assumere *“resilienza e cambiamento”* come prospettiva di intervento capace di coniugare resistenza allo shock presente e nuovo paradigma di sviluppo per la ripartenza.

La LR tiene conto del disegno strategico sotteso alla assegnazione delle nuove risorse comunitarie aggiuntive (React EU, New Generation EU) e dei fondi della Politica di Coesione 2021/2027 insieme al *“rafforzato coinvolgimento del partenariato territoriale nella attuazione della Strategia di specializzazione intelligente (S3), il tutto per un utilizzo coerente delle risorse UE ma anche regionali e nazionali in un’ottica di sviluppo sostenibile”*.

---

progetto di riferimento della Commissione per il supporto allo sviluppo della rete di Digital Hub a livello europeo.

<sup>24</sup> Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, 5. Competitività delle imprese del Friuli Venezia Giulia, 15 Dicembre 2020;

<sup>25</sup> ISTAT, Rapporto sulla competitività dei settori, produttivi, Edizione 2020;

I raggruppamenti della ZLS – FVG per finalità e caratteristiche rappresentano una dimensione idonea a dare corso alle previsioni strategiche ed operative del DDL.

Nella ZLS-FVG sarà dato sostegno ad investimenti per la modernizzazione del sistema economico regionale, uno dei tre pilastri di intervento identificati dal disegno di legge in esame. La modernizzazione del sistema economico regionale con investimenti in tecnologie digitali emergenti quali blockchain, società 5, tecnologie additive, opportunità offerte dalla silver economy, insieme ad iniziative di facilitazione dei percorsi di innovazione ed il sostegno ad imprese che forniscono servizi ad alto contenuto di conoscenza (KIBS - Knowledge Intensive Business Service) rappresentano una prospettiva pienamente coerente con il disegno delle ZLS-FVG.

Al riguardo, la realizzazione e l'adeguamento delle infrastrutture digitali legate alla banda ultralarga, l'ammodernamento dei dispositivi ed il collegamento in fibra ottica dall'"armadio" di distribuzione "fino alla impresa" (c.d FTTH - Fiber to the home) nelle aree interessate dalla ZLS-FVG assumono rilievo prioritario.

Le imprese insediate o che intendono insediarsi nella ZLS-FVG hanno la necessità di strumenti per capitalizzarsi, rafforzarsi, innovare, mettere in sicurezza le filiere di fornitura, esportare che sono quelli resi disponibili con il secondo pilastro del disegno di legge, destinato a rafforzare i fattori di crescita del tessuto produttivo regionale anche combinando fondi pubblici e privati, nazionali e europei.

In questo ambito, le funzioni aggiuntive assegnate ai Consorzi di sviluppo economico locale per il sostegno per l'attrazione degli investimenti e l'insediamento di imprese, tramite Agenzia Lavoro & SviluppoImpresa sono rilevanti ai fini della ZLS-FVG.

Di grande impatto per la ZLS-FVG le disposizioni di carattere finanziario del disegno di legge per la capitalizzazione delle PMI, i nuovi strumenti di ingegneria finanziaria, le misure in tema di internazionalizzazione e attrazione di investimenti, la riforma complessiva degli strumenti di accesso al credito, con contributi in conto capitale destinati a priorità strategiche determinate su base annuale dalla Giunta. La Direzione Centrale competente per le attività produttive è chiamata a monitorare le opportunità di cofinanziamento nazionali e comunitarie e ad individuare progetti di sviluppo oggetto di possibile cofinanziamento.

Elemento significativo e qualificante del terzo pilastro della legge regionale è l'attenzione rivolta allo sviluppo sostenibile non solo nella sua dimensione ambientale insieme a quella economica e sociale, che fornisce una prospettiva operativa alla modernizzazione e alla crescita, in linea con le agende globali e le strategie comunitarie<sup>(26)</sup>. Gli incentivi, le progettualità e le priorità dedicate, all'economia circolare, al riciclo di materie prime, alla gestione delle risorse idriche, alla riduzione dei consumi energetici, al welfare aziendale, sostengono le imprese della ZLS-FV alla transizione ecologica e digitale. Rilievo assumono le disposizioni sul riuso e recupero di complessi produttivi degradati, con la previsione dello specifico fondo regionale per la riqualificazione produttiva sostenibile<sup>(27)</sup>.

A titolo di approfondimento, si segnala che secondo quanto rilevato dagli uffici competenti della Regione, l'elenco degli articoli della LR che hanno maggiore influenza per lo sviluppo e la gestione della ZLS-FVG sono i seguenti:

Art. 18 - (Crescita e diffusione della cultura digitale)

Art. 19 - (Interventi per la promozione nelle PMI della digitalizzazione delle attività e dei processi...)

---

<sup>26</sup> La legge regionale guarda alle prospettive strategiche dell'Unione rinnovate in base al Green Deal europeo e all'Accordo di Parigi sui cambiamenti climatici e all'Agende 2030 delle Nazioni Unite insieme al quadro strategico della Politica di Coesione 2021-2027 ed alla nuova strategia industriale per l'Europa.

<sup>27</sup> Nella legge Finanziaria 2022 - Legge Regionale 24 del 29 dicembre 2021 - sono stati stanziati €8,5 milioni per l'avvio del "Fondo per il recupero dei capannoni dismessi" che fa riferimento all'art. 85 di SviluppoImpresa



- Art. 20 - (Sviluppo della produzione orientata alla servitizzazione)
- Art. 21- (Sostegno alle imprese per la trasformazione digitale)
- Art. 22 - (Interventi volti alla diffusione delle tecnologie additive)
- Art. 23 - (Misure a sostegno delle KIBS)
- Art. 24 - (Progetti di open technology per le imprese)
- Art. 25 - (Interventi per la promozione delle start-up e delle spin-off imprenditoriali)
- Art. 27 - (Interventi per la riduzione degli oneri amministrativi a carico delle imprese)
- Art. 40 - (Riconversioni, revamping digitale e supporto per la ripartenza)
- Art. 41 - (Sostegno alla capitalizzazione delle PMI)
- Art. 42 - (Riforma, modernizzazione e semplificazione degli strumenti di agevolazione dell'accesso al credito)
- Art. 43 - (Strumenti di intervento)
- Art. 44 - (Strumenti di agevolazione dell'accesso al credito)
- Art. 45- (Sostituzione dell'articolo 5 della legge regionale 2/2012)
- Art. 46 - (Interventi finanziari per il salvataggio e la ristrutturazione delle imprese in crisi)
- Art. 47 - (Finanziamenti e operazioni di leasing)
- Art. 48 - (Finanziamenti agevolati per consolidamento di debiti a breve in debiti a medio e lungo termine).
- Art. 49 - (interventi di garanzia a favore delle imprese diretti a sostenere il finanziamento di investimenti...)
- Art. 50 – (Contribuzioni integrative)
- Art. 54 – (Amministrazione dei Fondi di rotazione)
- Art. 55 - (Agevolazione dell'accesso al credito delle imprese)
- Art. 56 - (Nuovi strumenti di ingegneria finanziaria)
- Art. 57 - (Ottimizzazione e coordinamento delle risorse per il rilancio dell'economia regionale)
- Art. 58 - (Rafforzamento dell'internazionalizzazione dell'economia regionale)
- Art. 59 - (Modifiche alla legge regionale 2/1992 concernente l'internazionalizzazione delle imprese)
- Art. 60 - (Sostegno all'attrazione di investimenti)
- Art. 61 - (Acciaio, automotive, cantieristica e nautica)
- Art. 62 - (Riordino dei consorzi)
- Art. 63 - (Incentivi all'insediamento)
- Art. 64 e seg.- (Consorzi di sviluppo economico locale)
- Art. 77 - (Misure di sostegno per la realizzazione di progetti e iniziative di sviluppo sostenibile)
- Art. 78 - (Impresa diffusa)
- Art. 79 - (Riconoscimento e incentivazione dell'economia del legno)
- Art. 80 - (Sviluppo e innovazione del comparto Arredo FVG)
- Art. 81 - (Interventi di sostegno finanziario allo sviluppo delle attività produttive e alla riconversione...)
- Art. 82 - (Complessi produttivi degradati)
- Art. 83 - (Riqualificazione produttiva sostenibile)
- Art. 84 - (Interventi per la riqualificazione produttiva sostenibile)
- Art. 85 - (Fondo regionale per la riqualificazione produttiva sostenibile)
- Art. 86 - (Sviluppo di una strategia di sostenibilità aziendale)
- Art. 87 - (Welfare territoriale e aziendale)
- Art. 88 - (Partecipazione dei lavoratori alla gestione dell'impresa)
- Art. 91 - (Riordino delle disposizioni normative in materia di cluster)
- Art. 92 - (Modifiche alla legge regionale 3/2015)

### 3.7 Sistema di agevolazioni ed incentivazioni regionali

Molteplici sono le agevolazioni e gli incentivi già attivi nel bilancio regionale.

Altre possibili forme di sostegno all'attività d'impresa dedicate potranno essere individuate con finalità specifica solo dopo l'istituzione della ZLS.

Per ciò che concerne i fondi strutturali si stima che una quota percentuale molto vicina al 50% delle risorse complessive 2021-2027 potrà essere attuata direttamente o indirettamente dalla DC Attività Produttive per un ammontare pari a Meuro 146,3 (365,5 Meuro totali) FESR e Meuro 149,2 (373,0 Meuro totali) FSE Plus.

Ai fini della stima sono state considerate le risorse POR FESR 2014-2020 gestite dalla DC Attività Produttive e turismo paria 175 Milioni di euro (128 Meuro di risorse POR + 47 Meuro di risorse del PAR), corrispondenti al 55% della dotazione finanziaria complessiva.”

Si rimanda all'Appendice 1 l'elenco delle agevolazioni e degli incentivi già in essere in Regione FVG.



#### 4 Criterio generale di funzionamento delle strutture regionali deputate all'intermodalità delle aree ZLS

L' impostazione logistica segue quella che è la **linea principale di criterio** già impostata e avviata di concerto fra Regione Friuli Venezia Giulia (FVG) e Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale (AdSPMAO) che prevede l'integrazione operativa di tutti i soggetti regionali principali ovvero i tre porti di Trieste, Monfalcone e Porto Nogaro e gli Interporti di Pordenone, Cervignano, Gorizia (SDAG) e Trieste (Ferneti) per costituire un soggetto logistico coordinato che possa offrire **IN TEMPI CERTI, BREVI E ADEGUATI ALLA TEMPISTICA DELLE NORME REGOLANTI LA ZLS, un prodotto complessivo efficacemente ed unitariamente coordinato e gestito messo a disposizione dell'utenza.**

Questo criterio è stato denominato **Regione-Porto FVG** e verrà descritto in maniera più dettagliata ai punti 10 e 11 della presente relazione.

Molto sommariamente consiste nel estensione, tramite collegamenti ferroviari regolari dedicati al carico unitizzato UTI, delle funzioni portuali di accettazione e consegna delle merci anche alle strutture interportuali interne individuate che quindi diventano veri e propri hub multimodali non solo per i carichi destinati al trasporto marittimo ma anche evidentemente per quelli destinati ai mercati interni locali ed europei e quindi funzionali anche alle finalità complessive dell'istituto della ZLS.

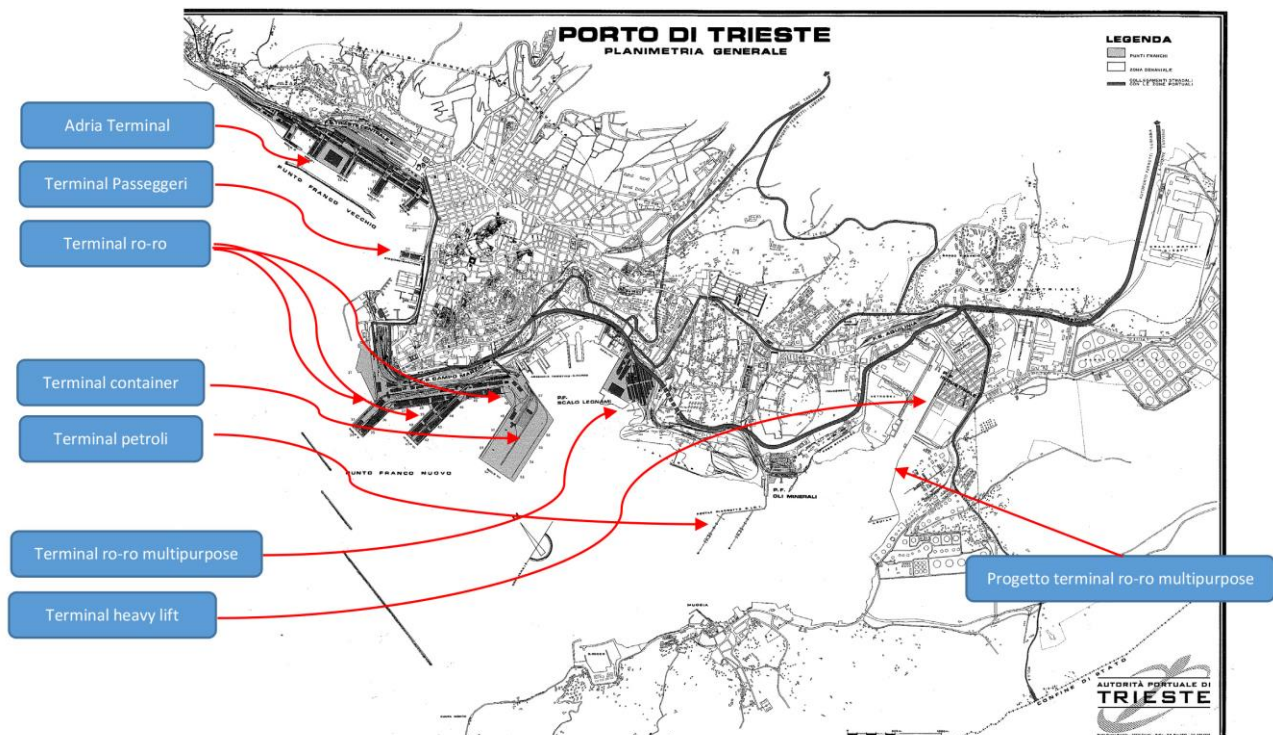
## 5 Elenco delle strutture portuali della Regione FVG

### 5.1 Porto di Trieste

Lo studio che segue viene introdotto dalla illustrazione delle infrastrutture del Porto di Trieste e della loro governance nonché di alcune realtà produttive ivi collegate territorialmente e funzionalmente che, incidono sull'assetto della logistica e dei trasporti.

Le aree del Porto di Trieste non rientreranno nella proposta della ZLS (e ciò anche per il regime giuridico speciale che le assistono) ma, tuttavia, per i profili evidenziati si ritiene comunque opportuno condurre una ricognizione delle anzidette infrastrutture e della logistica collegata a supporto dei traffici sia delle materie prime e *general cargo* ma soprattutto delle merci unitizzate che, attraverso il comprensorio portuale di Trieste, vengono poi instradate sia in importazione che in esportazione nella realtà produttiva regionale e, in particolare, nelle proposte aree ZLS anche a mezzo dei proposti corridoi doganali e del collegamento ad eventuali altre aree di zona franca doganale interclusa.

### Storia e struttura complessiva



Il Porto di Trieste, noto fino dal periodo romano, ha avuto il suo moderno sviluppo a partire dal Settecento come emporio di traffici e come sbocco principale dell'Impero austroungarico con la sua caratteristica peculiare di Porto Franco (Patente rilasciata da Carlo VI d'Asburgo nel 1719), peculiarità che lo ha contraddistinto fino ai giorni nostri con alterne vicende ed ora in fase di attenzione comunitaria per la ripresa della sua piena e completa applicazione normativa.

In particolare, nell'Ottocento e dopo l'apertura del Canale di Suez il porto assunse un ruolo determinante nei traffici europei della Mitteleuropa. Dopo le vicende belliche del Novecento che hanno caratterizzato anche territorialmente Trieste e l'area giuliana con l'evoluzione dei confini e delle regole commerciali della Comunità Europea il porto è ritornato ad essere punto di riferimento anche strategico per i traffici centro europei attirando recentemente e grazie ad una gestione lungimirante ed oculata dell'Autorità di Sistema Portuale, le attenzioni di investitori internazionali sia pubblici che privati.

A seguito delle vicende storiche qui sopra accennate il porto si presenta diviso territorialmente in due aree ben distinte ovvero il Porto Vecchio (originariamente Punto Franco Vecchio), area iniziale della portualità

moderna completato nella struttura attuale nel tardo ottocento (1887), e Porto Nuovo (Punto Franco Nuovo) il cui progetto risale sempre a fine ottocento ma che si è sviluppato progressivamente nell'assetto base attuale fino agli anni sessanta del novecento includendo, con l'area denominata Porto Industriale, il terminal petroli dell'oleodotto transalpino che rappresenta una dei canali essenziali della fornitura energetica della Germania e dei paesi dell'Europa centrale .

Il Porto Vecchio ha visto le sue attività portuali ridursi drasticamente specialmente nella seconda metà del Novecento a causa delle mutate esigenze delle operazioni portuali che non erano più compatibili con la sua struttura fino ad arrivare al completo inutilizzo con l'eccezione del Adria Terminal peraltro completamente ristrutturato negli anni Novanta del Novecento.

Attualmente buona parte dell'area complessiva del Porto Vecchio è stata sdemanializzata (fanno eccezione le banchine e l'Adria Terminal che rimangono area demaniale) ed è entrata a far parte del territorio comunale e sono in corso ampie opere di urbanizzazione e sviluppo.

Per quanto attiene al Punto Franco Nuovo, successivamente e fino ai giorni nostri le strutture esistenti sono state adeguate all'evolversi delle necessità di traffico e specialmente delle necessità di spazio operativo per i servizi container (Molo VII) e Ro-Ro (Moli V e VI in particolare ma non solo).

Recentissimamente, infatti, è stata completata la nuova Piattaforma Logistica di Trieste (ora HHLA-PLT Italy) come sviluppo dell'area adiacente al preesistente Scalo Legnami e procedono le opere di espansione verso Sud nelle aree ex- Ferriera di Servola e successive fino ad oltre il Canale Navigabile del Porto Industriale verso Muggia (vallone di Muggia).

## Performance

Performance complessiva carico unitizzato (container + ro-ro) nel 2021 1.445.302 TEU contro l'anno 2019 1.314.784 TEU e il 2020 (nonostante il covid-19) 1.323.963.

Variazione: +9,93% sul 2019

Performance complessiva del porto 2021: 55.361.694 ton.

Il porto ha ospitato nel 2019 complessivamente 2101 navi commerciali che si sono ridotte a 1876 nell'anno 2020 (crisi del covid-19) mentre nel 2021 hanno superato anche il 2019 con 2182 toccate.

### 5.1.1 Terminal principali

#### 5.1.1.1 Trieste Marine Terminal (TMT)

##### Società e struttura societaria

TRIESTE MARINE TERMINAL S.p.A. (TMT) è la Società che detiene la concessione del terminal container sito nell'area del Molo VII del Porto Nuovo di Trieste.

Il Molo VII è il terminal interlogistico storico del porto di Trieste avendo iniziato la sua attività di movimentazione containers con gru e mezzi dedicati ed il loro inoltro camionistico e ferroviario sin dalla fine degli anni 60 dello scorso secolo.

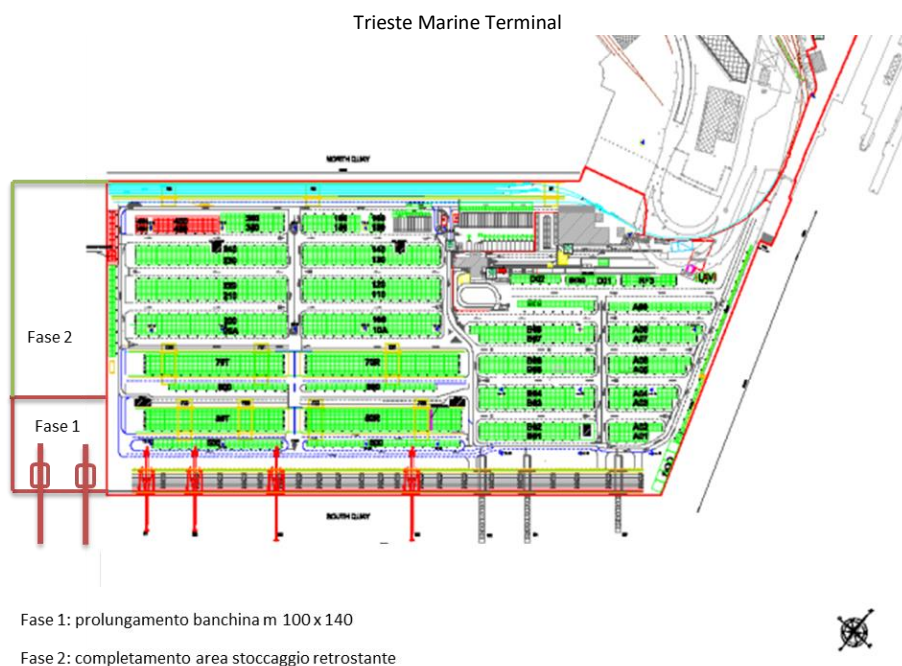
Il terminal si è successivamente sviluppato ed ha costituito il nucleo dell'attività del Porto ospitando servizi full container consortili di primissimo piano in particolare di collegamento fra il Mediterraneo ed il Far East nonché Sud Africa nei quali Consorzi Marittimi ha costituito parte fondamentale l'azione della compagnia di navigazione Lloyd Triestino antesignana del servizio containerizzato italiano.

TMT è subentrata nella gestione del terminal nell'anno 2004 ed ha successivamente operato un costante miglioramento ed aggiornamento dei mezzi di carico e movimentazione dei container nonché di adeguamento della struttura di terra alle nuove e più recenti esigenze del traffico container.

La struttura societaria di TMT, inizialmente basata sul Gruppo TODelta, è stata modificata con l'entrata formale nel pacchetto azionario del gruppo MSC di Ginevra nel 2015 che ora ne detiene il 50% e rappresenta quindi un importante segnale di interesse di uno dei massimi gruppi armatoriali mondiali per il futuro di questo terminale.

## Planimetria e infrastrutture

Attualmente il terminal dispone di uno sviluppo di banchina effettivo utilizzabile di metri 1100 circa dei quali 770 (lato sud) capaci di ospitare navi ad elevato pescaggio essendo il tirante d'acqua disponibile fino a 18 metri. La restante banchina è utilizzabile per navi di dimensioni più contenute (feeder etc.). Attualmente la dotazione portainer consiste di 7 gru di cui 2 gru con sbraccio 21 file e 8 tiri, 2 gru 20 file 7 tiri 1 gru 17 file 6 tiri e 2 gru 16 file 5 tiri.



I programmi di aggiornamento in corso prevedono un progressivo ulteriore adeguamento/sostituzione dei mezzi per assicurare completa operatività anche all'attracco delle più grandi ULCV delle ultime generazioni. Il terminal ha provveduto ad ampliare progressivamente l'area utilizzabile per lo stoccaggio dei container con l'abbattimento del magazzino 75 nel 2012, e del magazzino 74 nel 2016 e della eliminazione di una delle rampe di uscita dei mezzi divenuta con il tempo non necessaria all'operatività.

Inoltre, il terminal è recentemente rientrato in possesso della area di concessione c.d. ormeggio 57 utilizzata in passato dalle linee ro-ro pax.

Il Terminal dispone di un'area di piazzale di 320.000 m<sup>2</sup> + 32.000 m<sup>2</sup> ex ormeggio 57 che permette una capacità complessiva operativa superiore a 800.000 teu anno.

Nell'area destinata ai containers a temperatura controllata (reefer) sono disponibili 234 allacciamenti elettrici standard.

Il Terminal dispone di 5 aste di binari per carico-scarico treni di lunghezza di 600 mt ciascuna con 3 gru-ponte dedicate e capacità di lavorare più treni contemporaneamente.

Inoltre, il Terminal è collegato direttamente alla rete autostradale tramite il Gate 4 del Porto Nuovo che confluisce direttamente nel raccordo della c.d. Grande Viabilità Triestina (GVT).

## Progetti di sviluppo

**Allungamento del terminal:** è previsto l'inizio dei lavori di prolungamento della struttura di banchina nel corso del 2022.

A regime l'opera consisterà di un allungamento di 100 metri per 400 metri di larghezza con un incremento di 40.000 m<sup>2</sup> circa.

I tempi di realizzazione sono di circa tre anni (fase 1+ fase 2).

Tuttavia, per permettere un più rapido utilizzo della banchina e quindi dell'approdo anche di due navi ULCV in contemporanea, viene considerato un andamento lavori che comporti due fasi di cui la prima con



realizzazione di una banchina di 100 mt lunghezza e 140 larghezza (durata lavori circa un anno) e successivamente il completamento del restante piazzale retrostante.

Al termine della fase uno verranno rese operative due nuove gru portainer (Super Post Panamax) che permetteranno operazioni su navi fino a 22/24 file di larghezza e 9 tiri di altezza in coperta.

Alla fine di questi lavori di ampliamento il terminal potrà operare fino a 1.200.000 TEU/anno.

### 5.1.1.2 Samer Seaports & Terminals



#### Società e struttura societaria

Società del Gruppo Samer, creata negli anni 80 per meglio operare le crescenti attività del traffico Ro-Ro con la Turchia avviate negli anni '70, gestisce ora la terminalizzazione italiana di una fra le più importanti Autostrade del Mare del Mediterraneo operata sino al 2018 dalla Società turca UN Ro-Ro.

La Società detiene la concessione dell'area pertinente e circostante la Riva Traiana ed il Molo V del Porto Nuovo di Trieste.

Struttura societaria: vede la presenza del Gruppo Samer per il 40% mentre il partner turco, la UN Ro-Ro deteneva fino al 2018 il 60% del pacchetto azionario.

A metà 2018 il gruppo danese DFDS (primario operatore marittimo europeo di servizi Ro-Ro a breve-medio raggio) ha acquisito il controllo societario (98,8%) di UN Ro-Ro e quindi indirettamente il controllo anche del terminal Samer Seaports di cui Un RoRo era socio al 60%.

Successivamente, ad inizio 2019, DFDS ha finalizzato un accordo di "space charter agreement" con il gruppo EKOL, già operante su Trieste nel terminal della EMT al Molo VI con le navi di proprietà, a seguito del quale ora il carico EKOL viene imbarcato esclusivamente sulle navi operate da DFDS o dalla sua controllata UN Ro-Ro.

#### Planimetria e infrastrutture

La Società ha in concessione l'area di Riva Traiana del Porto Franco Nuovo sul quale ha recentemente conglobato anche le ulteriori aree precedentemente detenute sul Molo V da altro concessionario che includono anche una area destinata a carico convenzionale dotata di banchina dedicata con magazzino refrigerato predisposto principalmente per carichi agroalimentari freschi.

Il terminal dispone di 3 rampe che permettono l'operatività contemporanea di 3 navi Ro-Ro su uno sviluppo lineare di banchina disponibile di 870 metri ed inoltre di una banchina per navi convenzionali sul lato Sud del Molo V.

Tra la fine del 2017 e il 2018, sul Molo V, completato l'abbattimento dell'obsoleto magazzino 50 (con un ulteriore recupero - di piazzale di circa 8000 m<sup>2</sup>), è stata installata una gru a ponte "rail-mounted" di ultima generazione che permette operazioni di carico/scarico vagoni contemporanee su più binari ferroviari e consente quindi di velocizzare le operazioni di formazione e scomposizione dei treni intermodali in arrivo e partenza.



La superficie complessiva del terminal raggiunge circa i 210.000 m<sup>2</sup> di cui 170.000 di piazzale disponibile e 30.000 di magazzini e strutture.

Il terminal ferroviario dispone di quattro binari della lunghezza di 310 metri ciascuno.

Sono disponibili tutti i mezzi adeguati per la movimentazione di casse mobili, semirimorchi e container.



Fonte Samer & Co Shipping

### **Utilizzo del Terminal di Ferneti come retroporto**

Viene da tempo utilizzato tramite navettamento programmato il retroporto di Ferneti (Interporto di Trieste); questo servizio permette di alleggerire la situazione di piazzale del Punto Franco Nuovo specialmente nei periodi di picco.

A Ferneti sono disponibili tutti i servizi necessari a svolgere sia le formalità doganali e accessorie che l'inoltro e accettazione del carico da/per destinazioni finali in un'area dedicata, appositamente attrezzata e delimitata, a regime di Porto Franco di Trieste.

### **Progetti di sviluppo**

Il potenziale di sviluppo del terminal si concentra sull'incremento ulteriore della componente ferroviaria di traffico. I nuovi mezzi e spazi a disposizione hanno consentito di accelerare le movimentazioni mare/piazzale e piazzale/ferrovia e quindi di determinare una crescita importante dei volumi complessivamente movimentabili nella attuale strutturazione territoriale del lay-out.

Considerato inoltre il fatto che attualmente i due terminal ro-ro insistenti sui moli V e VI siano commercialmente controllati dallo stesso gruppo (DFDS), ha portato ad un ulteriore sviluppo sinergico della struttura complessiva e della sua capacità operativa sia per la parte marittima che per la parte ferroviaria.

#### **5.1.1.3 Europe Multipurpose Terminal (EMT)**

##### **Società e struttura societaria**

Europe Multipurpose Terminals S.p.A. è la Società che detiene la concessione del terminal multipurpose sito nell'area del Molo VI del Punto Franco Nuovo di Trieste.



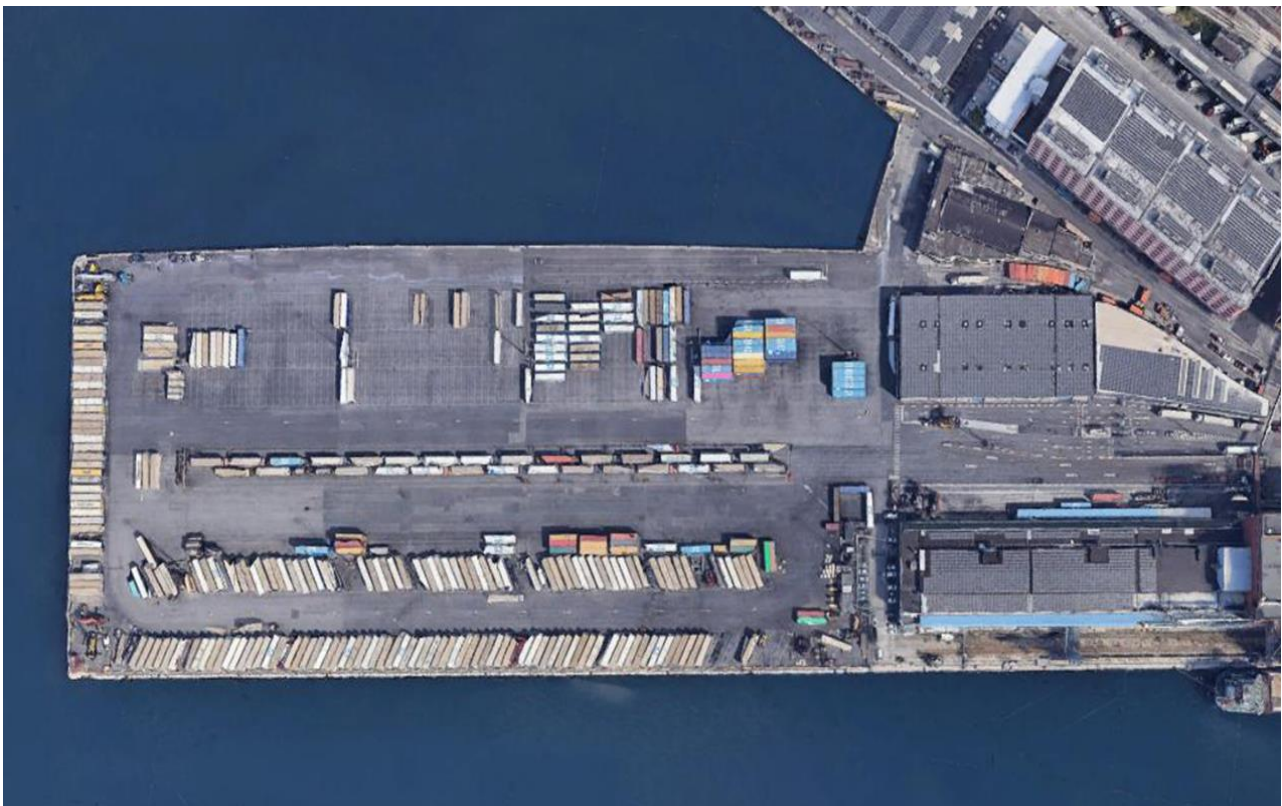
La Società fondata nel 2010 dal Gruppo Parisi, storici imprenditori triestini nati come Casa di Spedizioni all'inizio del XIX secolo, con scopo principale nel settore Ro-Ro sulla relazione Trieste-Turchia ed i relativi collegamenti intermodali ferroviari principalmente su destinazioni mitteleuropee.

Nel 2016 il gruppo Parisi aveva ceduto la maggioranza azionaria al partner turco ovvero il gruppo EKOL Logistics che ora detiene il 65% del pacchetto, consolidando quindi la presenza del player ro-ro sul porto di Trieste. Il gruppo Parisi manteneva il 18,33% del pacchetto mentre il restante 16,66% era detenuto dalla finanziaria regionale Friulia.

Successivamente nel gennaio 2019 la totalità del pacchetto azionario della Parisi è stato ceduto al Gruppo Ekol, anticipando su richiesta di quest'ultimo i contenuti di un accordo di massima già sottoscritto dalle parti che prevedeva comunque tale passaggio entro la fine del 2019.

Contestualmente il Gruppo Ekol ha finalizzato un accordo con il Gruppo DFDS (nuovo proprietario di UN Ro-Ro da giugno 2018) con il quale ha assegnato a questo vettore tutto il trasporto marittimo del suo carico dalla Turchia.

### Planimetria e infrastrutture



Il terminal, ubicato sull'area del Molo VI, era originariamente strutturato con ampie superfici occupate da magazzini obsoleti sia sul lato nord che sud. Per adeguarsi ai tempi e alla nuova modalità di movimentazione merci che richiede ampi piazzali è stata operata una drastica eliminazione di tali strutture creando un moderno piazzale di oltre 70.000 metri quadrati da utilizzarsi principalmente per lo stoccaggio dei semirimorchi e delle casse mobili in imbarco e sbarco e di un magazzino di 9000 metri quadrati.

La banchina di circa 1500 metri lineari complessivi è dotata di rampa per navi ro-ro e, oltre all'area di stoccaggio, di un terminale ferroviario di quattro binari della lunghezza di 400 metri e tre binari ausiliari della lunghezza di 200 metri.

Il terminal è dotato di adeguati mezzi mobili di movimentazione e di sollevamento merci in banchina e nella fase nave/piazzale e/o piazzale/treno per casse mobili, semirimorchi e containers.

In particolare, dispone di due nuove gru-ponte su rotaie (RMG) che permettono di operare carico/scarico su tutti e quattro i binari contemporaneamente.

## Utilizzo del terminal di Ferneti come retroporto

Si possono quindi lavorare due treni (o quattro “semi-treni” da 350 metri) assieme. Il vantaggio potenziale nel ciclo terminal permette di considerare lo smaltimento ferroviario fino a 5.500 treni/anno.

Viene utilizzato tramite navettamento programmato il retroporto di Ferneti (Interporto di Trieste). Questo servizio permette di alleggerire la situazione di piazzale nel Punto Franco Nuovo specialmente nei periodi di picco. A Ferneti sono disponibili tutti i servizi necessari a svolgere sia le formalità doganali e accessorie che l’inoltro e accettazione del carico da/per destinazioni finali in un’area dedicata, appositamente attrezzata e delimitata, a regime di Porto Franco di Trieste.

## Progetti di sviluppo

Esiste uno studio per adeguare la zona ormeggio delle navi ro-ro che attualmente utilizzano l’ormeggio 39, con un interrimento della zona compresa fra l’ormeggio 38 e il 39. Questa opera consentirebbe l’attracco e lo svolgimento delle operazioni di due navi ro-ro in contemporanea.

La risistemazione della zona ormeggio con possibilità di operare due navi in contemporanea aggiungerebbe ulteriore flessibilità alle operazioni di imbarco/sbarco pur insistendo sulle stesse aree di stoccaggio e sulle stesse strutture di movimentazione di piazzale/treno.

### 5.1.1.4 Trieste Intermodal Maritime Terminal (TIMT)

#### Società e struttura societaria

Trieste Intermodal Maritime terminal S.r.l., costituita nell’anno 2001, opera in forma sussidiaria con Samer Sea-ports e agisce da terminalista per le navi ro-ro del vettore turco Ulusoy.

La Società detiene la concessione dell’area degli ormeggi 47-48 dotati di due rampe per ospitare navi con portellone poppiero.

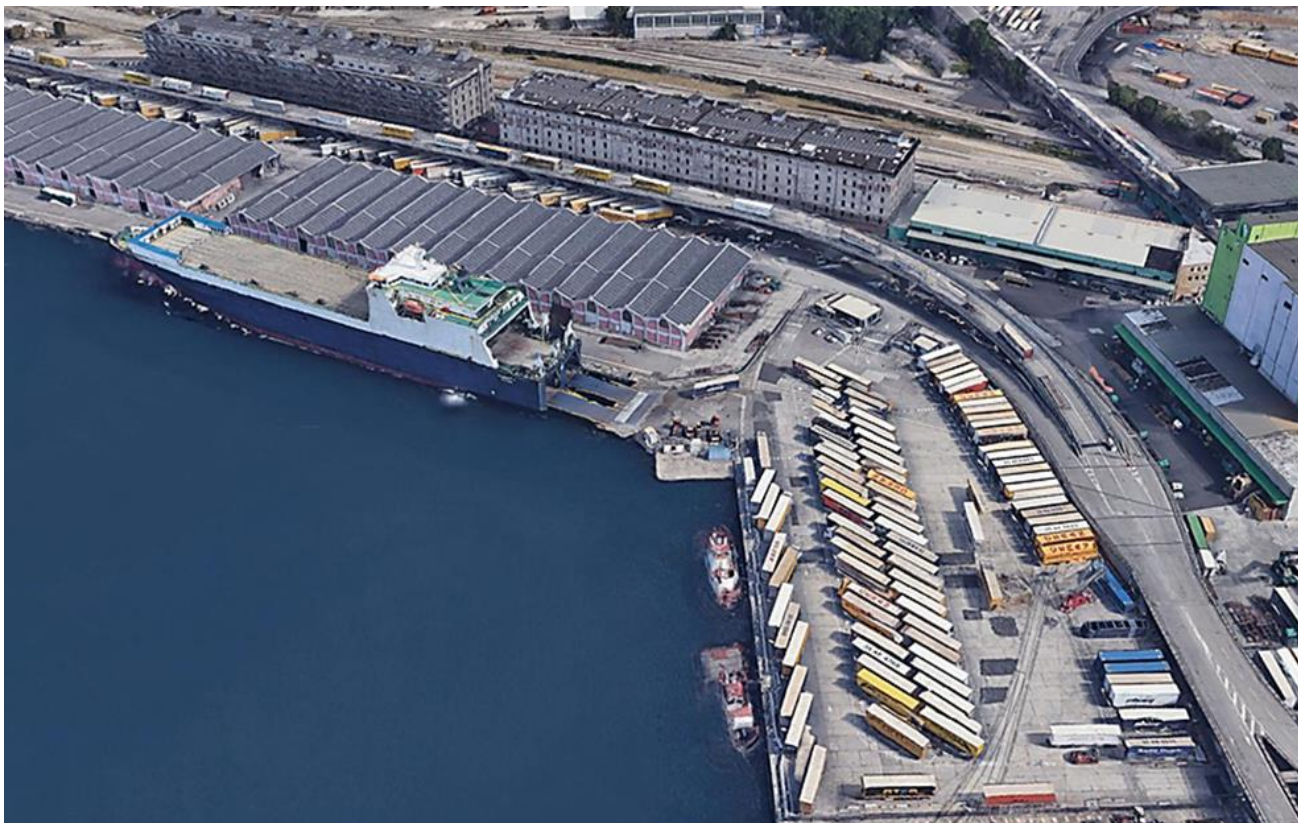
Struttura societaria: vede la presenza della Samer & Co.Shipping per il 45% mentre il partner turco, Ulusoy Gemi Islemeteri di Istanbul, detiene il 55% del pacchetto azionario attraverso la controllata Trieste Gateway S.r.l.u..

#### Planimetria e infrastrutture

Il terminal dispone di una banchina dotata di due rampe che permettono l’operatività di due navi ro-ro. Attualmente viene in pratica utilizzata solo una rampa (quella che insiste sull’ormeggio 47) per motivi di praticità operativa. In tale ormeggio possono essere ospitate anche unità superiori ai 200 metri di lunghezza. La superficie di piazzale disponibile è di 28.000 m<sup>2</sup>.

Il terminal non dispone di collegamento ferroviario agibile per la movimentazione di carico unitizzato, perciò, praticamente tutto il traffico è convogliato via strada.

I mezzi di sollevamento e movimentazione utilizzati (trattori e reach-stackers) sono adeguati alla tipologia e ai volumi di carico movimentati.



### Utilizzo del terminal di Ferneti come retroporto

Viene utilizzato tramite navettamento programmato il retro-porto di Ferneti (Interporto di Trieste). Questo servizio permette di alleggerire la situazione di piazzale specialmente nei periodi di picco. La procedura è diventata standard per tutti i camion anche in condizioni di volumi di traffico non di picco.

### Progetti di sviluppo

Oltre alla costante ottimizzazione funzionale del ciclo operativo e di piazzale esistente non ci sono altri progetti di sviluppo prossimi.

#### 5.1.1.5 HHLA-PLT Italy (ex Piattaforma Logistica Trieste)

##### Società e struttura societaria

Il raggruppamento temporaneo di imprese I.CO.P. S.p.A, Cosmo Ambiente S.r.l, Francesco Parisi S.p.A. e Interporto di Bologna S.p.A. in data 1° settembre 2014 sottoscriveva l'atto di concessione rilasciato dall'Autorità Portuale, cui subentrava in data 25 giugno 2015 la società di progetto Piattaforma Logistica Trieste, costituita dai medesimi soggetti.

Detta Società, in sede di costituzione aveva la seguente composizione di quote: Francesco Parisi S.p.A. 33,33%, Interporto di Bologna S.p.A. 33,33%, I.CO.P. Spa 27% e Cosmo Ambiente S.r.l. 6,33%, con un capitale deliberato pari a 6,003 Milioni di euro. Nel corso del 2018, il capitale veniva aumentato a 12,003 Milioni di euro, di cui 5,54 versato dalla Parisi (46,15%), 5,16 dalla I.CO.P. (42,98%), 0,8 da Interporto di Bologna (6,66%) che cedeva quindi parte delle sue quote agli altri soci e 0,49 dalla Cosmo Ambiente (4,08%).

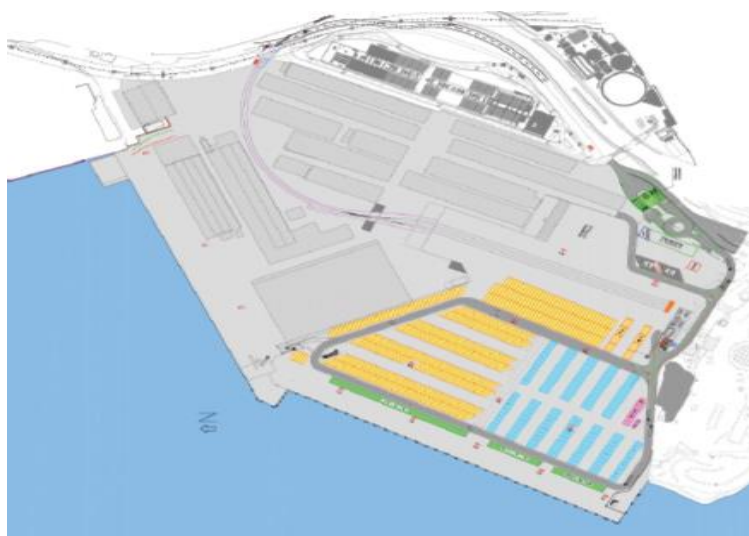
Nel 2018 PLT acquisisce il 97,25% della quota azionaria della confinante società General Cargo Terminal S.p.A. che gestisce lo Scalo Legnami (fatto che ha determinato l'aumento del capitale sociale), in vista appunto della successiva aggregazione operativa e gestionale delle due realtà in un unico terminal portuale multi-purpose e Ro-Ro/container.

Nell'autunno 2020, Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) di Amburgo inizia la procedura di acquisizione del 50,01% di PLT, la cui denominazione societaria diventa quindi HHLA-PLT Italy S.p.A. ed il cui pacchetto azionario risulta attualmente così composto:

HHLA International GmbH 50,01%  
 Francesco Parisi Casa di Spedizioni SpA 24,30%  
 I.CO.P SpA 22,36%  
 Interporto di Bologna SpA 3,33%

### Planimetria e infrastrutture

Il terminal dispone di uno sviluppo complessivo di banchina pari a m 775 (360+455) che permette approdi a navi fino a 13 metri di pescaggio, per un totale di 270.000 m<sup>2</sup> di cui 55.000 m<sup>2</sup> di magazzini e tettoie. Il terminal dispone di 4 binari di imbarco/sbarco della lunghezza provvisoria di 300 metri ciascuno.



### Progetti di sviluppo

Il rilascio di questa concessione s'inserisce nel percorso strategico già delineato ed in particolare, l'Accordo Quadro siglato con specifico riferimento alla Piattaforma Logistica, e l'Accordo di Programma del 26 giugno 2020 per la riconversione industriale e sviluppo produttivo nell'area della Ferriera di Servola, attigua alla Piattaforma che prevede la messa in sicurezza dell'area e la riconversione del sito produttivo. Completata la fase di demolizione e smantellamento dell'altoforno della Ferriera ed altre strutture complementari, inizierà la fase di espansione del porto di Trieste verso sud, con l'obiettivo di far nascere un nuovo polo logistico sostenibile a servizio dell'economia del territorio, dotato di un raccordo ferroviario che potrà accogliere treni completi da 740 metri, e di un nuovo collegamento stradale diretto sulla Grande Viabilità Triestina GVT.

Tempi previsti per il completamento dell'opera 5 anni in tre fasi successive.

Inoltre, va menzionato che in questa area è programmata anche la costruzione del futuro Molo VIII (qui sotto una figura solo per riferimento) destinato principalmente al traffico container previsto dal Piano Regolatore Portuale approvato nel 2016.

Il completamento di quest'opera si colloca nel medio-lungo periodo (almeno dieci anni), tuttavia la realizzazione del primo lotto dello stesso che permetterebbe di già di operare navi di grandi dimensioni, potrebbe permettere l'operatività dello stesso lotto anche in tempi relativamente brevi (3/5 anni).



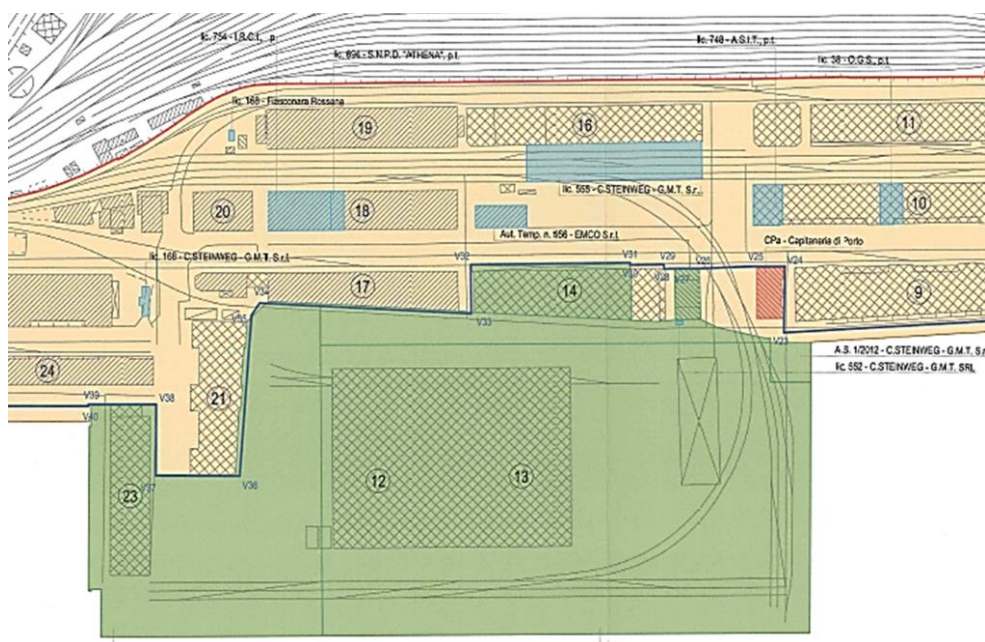
### 5.1.1.6 Adria Terminal

#### Società e struttura societaria

Adria Terminal, è una struttura portuale per merci varie e multi-purpose, realizzata negli anni '90 con il tombamento del Bacino 2 e costituisce ora l'unica parte operativa del Punto Franco Vecchio di Trieste. Vi operano due concessionari di rilievo internazionale: la C. Steinweg GMT S.r.l. (Genoa Metal Terminal), appartenente al Gruppo Steinweg e leader in Italia nella logistica dei metalli, e la Saipem S.p.A., leader mondiale nel settore dei servizi per l'industria petrolifera onshore e offshore.

#### Planimetria e infrastrutture

La banchina disponibile ha una lunghezza lineare operativa di 463 metri e permette l'approdo di navi fino a 11,89 metri di pescaggio.



## Progetti di sviluppo

Quest'area è destinata in prospettiva a diventare, previ alcuni lavori di adattamento, il nuovo terminal passeggeri di Trieste al termine del periodo di Concessione attualmente in essere che scade nel 2023. Ad oggi, il terminal ha già comunque accolto, occasionalmente e con esito positivo, alcune navi da crociera di grandi dimensioni.

### 5.1.1.7 Frigomar

#### Società e struttura societaria

FRIGOMAR S.r.l. è la Società che opera al terminal multipurpose sito nell'area del Porto Industriale di Trieste e precisamente nel Canale Navigabile Lato Sud.

La struttura inizia a operare negli anni '70 e con varie e successive fasi di sviluppo orienta l'attività dall'iniziale comparto del tonno congelato verso la manipolazione di colli pesanti e carico pallettizzato a temperatura controllata.

Già rilevata dal Gruppo Artoni nel 2003, vede nel 2007 l'entrata del Gruppo Samer che ne diventa l'azionista di maggioranza.

Struttura societaria: inizialmente il Gruppo Samer deteneva il 57,58% del pacchetto societario mentre il restante 42,42% era posseduto da Artoni.

Nel maggio 2017 il Gruppo Samer rileva le quote azionarie del socio Artoni e diviene azionista unico di Frigomar.

Nel mese di gennaio 2018, con atto formale dell'Autorità di Sistema, Frigomar ha ceduto a Wartsila Italia il ramo d'azienda relativo alla concessione che interessa la banchina portuale operativa. Quindi Wartsila Italia diviene formalmente il terminalista dell'area di concessione (relativa alla sola banchina) con il vincolo esplicito di operare direttamente solamente merci proprie della Wartsila stessa.

Frigomar invece mantiene la proprietà dell'area retrostante che include tutti i manufatti ed i servizi e mantiene a sua volta le caratteristiche di terminalista che può esercitare nei confronti dei propri clienti.

#### Planimetria e infrastrutture



Il Terminal dispone attualmente di un'area in concessione di 16.000 m<sup>2</sup> inclusiva di spazi utilizzati per magazzini e strutture.

In particolare, va segnalata la presenza di una grande struttura di magazzino refrigerato, che può usufruire del regime di Porto Franco, con due celle a temperatura controllata con movimentazione e stoccaggio automatizzati del carico, predisposte per la conservazione di 4.000 unità di carico (pallets, sacconi ecc.).

La banchina ha una lunghezza di 187 metri con tirante d'acqua di 7,9 metri.

Inoltre, la Società dispone, sempre in concessione, di un'area a piazzale, separata dalla struttura principale e sita alla radice del Canale Navigabile, di circa 20.000 m<sup>2</sup>.

Il terminal è dotato di adeguati mezzi per la movimentazione del carico specifico che opera principalmente ed in particolare:

- un'autogrù semovente con portata fino a 450 ton
- 2 carrelli SPMT da 18 assi (con motore singolo) compattabili in un carrello da 36 assi che permette il trasporto di colli fino a oltre 1.000 ton.
- forklifts e reach-stacker con portate fino a 45 ton.

Il collegamento stradale è agevole ed il raccordo con la GVT (Grande Viabilità Triestina) e quindi con la rete autostradale dista circa 1 km dall'entrata del Terminal.

Il collegamento ferroviario è esistente e collega la struttura con lo scalo di Aquilinia.

## Project cargo

La descrizione fatta già denota la forte e naturale vocazione di questo Terminal ad ampliare l'offerta per il "project cargo" mantenendo anche l'attuale tipologia di carico preminente, considerando sia i mezzi tecnici disponibili sia la professionalità specifica già acquisita dalle maestranze impiegate.

Il Terminal può proporsi e attirare ulteriore "project cargo" dalla nostra Regione e da tutto il Nord Est, ma soprattutto quello che origina dai principali paesi di produzione centroeuropei, anche tenuto conto dell'agevole collegamento autostradale e del collegamento ferroviario che si avvale dello scalo di Aquilinia, tenendo anche conto che questo carico viene imbarcato spesso su navi "heavy-lift" e/o "box shaped" di media dimensione con pescaggi non elevati e quindi compatibili con quelli messi già ora a disposizione.

L'evoluzione recente dell'assetto societario e organizzativo ha naturalmente concentrato l'attività nel traffico dei grandi motori prodotti dalla società Wartsila; tuttavia, il potenziale del terminal per quanto attiene la movimentazione di "project cargo" rimane immutato.

## Progetti di sviluppo

La Società ha in itinere l'acquisizione di un'ulteriore area adiacente a quella principale di circa 20.000 m<sup>2</sup> già attrezzata a piazzale e dotata anche di magazzini coperti.

In proseguimento dell'esistente banchina e in direzione dell'imboccatura del Canale è prevista la realizzazione di altri 150 metri circa di banchina in concessione sul lato a mare della nuova area in acquisizione, opera che permetterà di disporre di una complessiva lunghezza di banchina di circa 340 metri con tirante d'acqua di 7,9 metri.

Già ora ma ancor più con l'acquisizione dell'area adiacente all'attuale e la valorizzazione dell'area di piazzale in radice, Frigomar rappresenta sul mercato dei terminal multipurpose una interessante opportunità a forte specializzazione per convogliare maggiori volumi di carichi in export dalla nostra Regione, dal Nord Est e da tutta l'Europa Centrale.

Infine, la possibilità di costruire una rampa che permetta le operazioni di navi Ro-ro costituisce ulteriore motivo di interesse per l'imbarco di colli eccezionali e/o voluminosi su carrello.

### 5.1.1.8 SIOT (Società Italiana Oleodotto Transalpino)

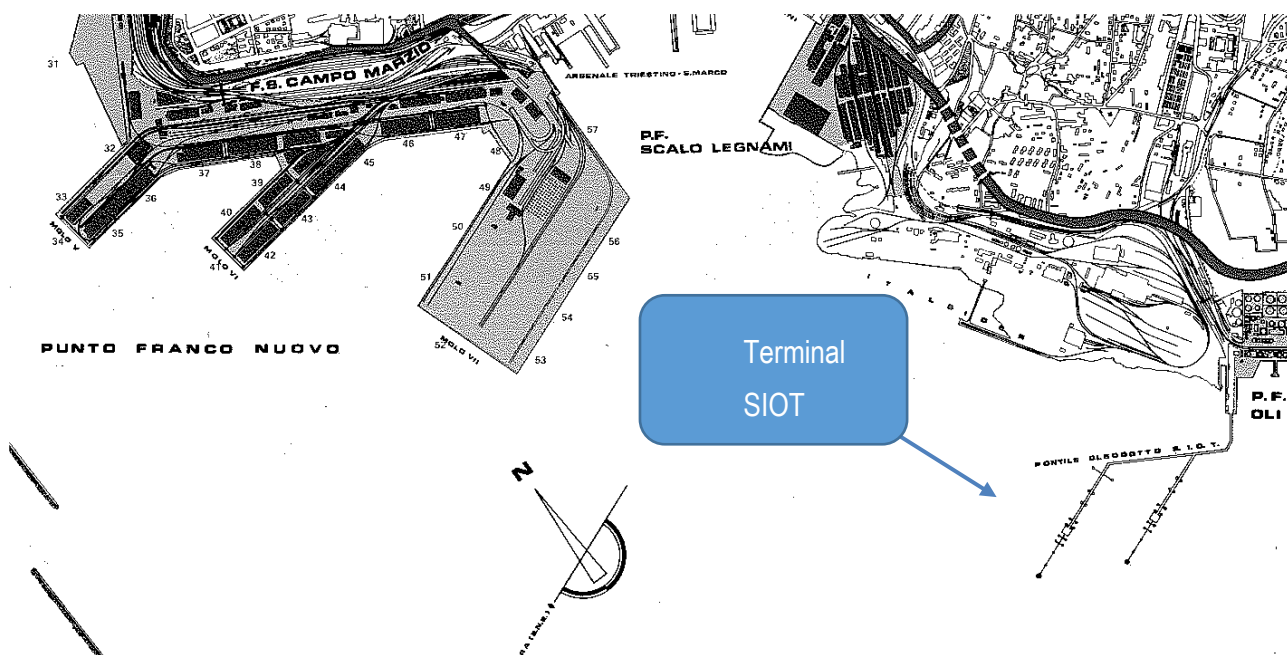
#### Società e struttura societaria

Società Italiana Oleodotto Transalpino S.p.A. (SIOT) è la società che gestisce il terminale petrolifero di Trieste dell'oleodotto transalpino del gruppo TAL di cui essa stessa fa parte.

L'oleodotto transalpino rifornisce principalmente l'Austria e la bassa Germania (Baviera etc) contribuendo al loro fabbisogno energetico con il 90% per l'Austria ed il 40% per la Germania (100% della Baviera) nonché 30% della Rep. Ceca.

Nato nel 1967 è una delle vene giugulari di energia di tutta la Mitteleuropa e di assoluta valenza strategica per UE.

#### Planimetria e infrastrutture



#### Performance

Il terminal ha movimentato nel 2019 oltre 42 milioni di tonnellate di greggio e quasi 500 navi petroliere.

### 5.1.1.9 TTP (Trieste Terminal Passeggeri)

#### Società e struttura societaria

La Trieste Terminal Passeggeri S.p.A. è stata costituita nel 2007 dall'Autorità Portuale di Trieste quale unico azionista.

La società nasce ai sensi della legge n. 84 del 28 gennaio 1994 che prevede la facoltà delle Autorità Portuali di promuovere la costituzione di società per lo svolgimento di servizi di interesse generale, così come individuati dal Decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione del 14 novembre 1994.

Nel 2011 viene ceduto il 60% delle azioni ad una cordata di soggetti privati (armatori e banche) denominata TAMI, rimanendo il 40% delle stesse in possesso dell'Autorità di Sistema.

La Trieste Terminal Passeggeri S.p.A. si occupa principalmente di sviluppare le proprie attività di business nel settore della gestione delle stazioni marittime e dei servizi ai passeggeri e nel settore dei servizi per la nautica da diporto.

## Planimetria e infrastrutture

TTP è concessionaria della Stazione Marittima di Trieste (Magazzini 41 e 42) che si trova sul Molo Bersaglieri nel cuore della città. La Stazione Marittima dispone di un'area scoperta di 9.900 mq e di un'area totale coperta di 7.200 mq.

Inoltre, ha a disposizione due ormeggi che possono ospitare due navi da crociera di ultima generazione per le operazioni di home port: l'ormeggio 29, con una lunghezza di 220 metri e un pescaggio di 30' (9,14 metri), e l'ormeggio 30, con una lunghezza di 240 metri e un pescaggio di 26' (7,92 metri). Su entrambe le banchine, le navi possono utilizzare un *dolphin* di recente realizzazione, che consente alle navi lunghe 300 metri di ormeggiarsi in sicurezza.

## Progetti di sviluppo

Per gestire il previsto incremento di traffico croceristico esiste un progetto di espansione degli approdi riservati a navi da crociera di grandi dimensioni all'Adria Terminal, destinato in prospettiva a diventare, previ lavori di adattamento, il nuovo terminal passeggeri di Trieste da affiancarsi a quello esistente della Stazione Marittima. Ad oggi, il terminal ha già comunque accolto, occasionalmente e con esito positivo, alcune navi da crociera di grandi dimensioni.



Fonte AdriaPorts

STAZIONE MARITTIMA

ADRIA TERMINAL

## 5.1.2 Progetti di espansione del Porto di Trieste

### 5.1.2.1 Adria Port Zrt. Hungary

#### Descrizione sommaria del progetto

Nel 2019 l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale ha partecipato presso la Regione Friuli Venezia Giulia alla sottoscrizione di un contratto di compravendita tra il Governo Ungherese e i due soggetti privati italiani, le società Teseco e Seastock, quale primo passo per la realizzazione di un terminal multi-purpose nella zona Noghère ex-Aquila.

L'accordo è finalizzato a consolidare la funzione dell'area portuale triestina sempre più come "hub" strategico dell'Europa Centro-Orientale. Negli ultimi tre anni infatti lo scalo giuliano, grazie alle connessioni ferroviarie merci giornaliere tra Trieste e Budapest, si è attestato quale punto di riferimento essenziale per importanti catene logistiche da e verso l'Ungheria (quale ad esempio l'automotive).

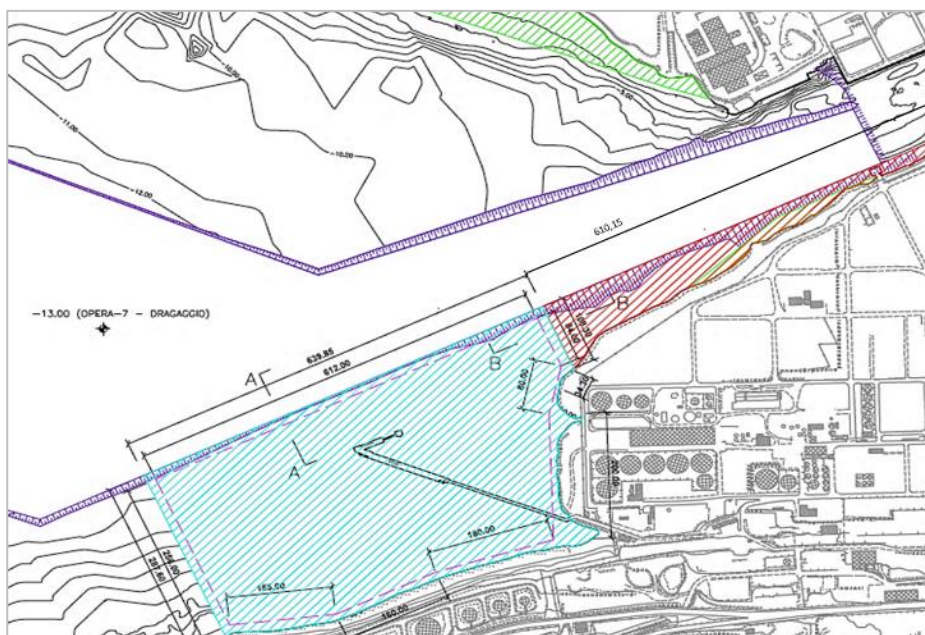
L'investimento complessivo pubblico, inserito nel Piano triennale di Lavori Pubblici dell'Autorità Portuale 2022-2024 prevede un totale di oltre 100 MEuro per opere di dragaggio, banchinamento e altre preparatorie all'insediamento delle attività previste, ai quali si aggiunge l'investimento privato da parte del concessionario. L'area interessata dall'accordo, sede in passato dell'impianto di raffinazione petrolifera Aquila, è caratterizzata da una linea di costa della lunghezza di 1.250 metri, dove sarà realizzata una banchina con un pescaggio di 13 metri, destinata in prevalenza alla movimentazione di carichi del mercato ungherese. Il lay-

out sarà completato da un'ampia area logistica di retro-banchina adatta allo stoccaggio e alla manipolazione delle merci e offrirà anche un'occasione di sviluppo per tutti gli altri traffici di transito di interesse per il porto, nelle componenti marittima e logistica terrestre. La zona, collocata a Sud-Est dello scalo giuliano, è servita dalla ferrovia e misura circa 320.000 mq, di cui circa 60.000 mq di area demaniale.

A regime è previsto l'applicazione del regime del Porto Franco di Trieste anche a quest'area.

Anche quest'opera può essere realizzata nell'arco di circa 5 anni dall'inizio lavori.

### Planimetria e infrastrutture



Fonte AIOM: planimetria ex Piano Regolatore del Porto di Trieste



Fonte Adriaport (possibile lay-out finale)

## 5.2 Porto di Monfalcone

### Storia e struttura complessiva

Il Porto di Monfalcone, nato in periodo romano, ha iniziato il suo moderno sviluppo nel corso dell'Ottocento grazie all'impulso che il governo asburgico dette alla modernizzazione della già esistente struttura di porto canale, che incluse anche il primo collegamento ferroviario con la rete principale di corsa.

Successivamente a partire dai primi anni del Novecento, anche grazie alla spinta generata dalla nascita della moderna cantieristica e degli importantissimi cantieri navali (attualmente stabilimento del gruppo

Fincantieri), il porto si sviluppò ulteriormente raggiungendo però la propria conformazione attuale solo negli ultimi decenni del secolo scorso.

## Governance

Con la riforma sulle Autorità Portuali del 2016, attuata con il D.Lgs. 4 agosto 2016, nr. 169 è stato indicato l'indirizzo di unificazione dei porti regionali sotto le Autorità di Sistema Portuale e con DPR nr.57 del 29 marzo 2018 è stato modificato l'Allegato A del suddetto D.Lgs. con l'inserimento del porto di Monfalcone.

Le procedure e le formalità inerenti i porti di Trieste e Monfalcone sono state completate nel corso del 2020 ed hanno portato all'unificazione amministrativa dei due scali nell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale che si è conclusa nell'ottobre 2020 e che prevede che tutto il "territorio" portuale diventi area demaniale, processo già completato per alcune aree ed in via di completamento per le altre residuali.

Rimane interattivo il rapporto funzionale da parte dell'Autorità di Sistema con il Consorzio di sviluppo economico della Venezia Giulia (COSEVEG) nel quale è confluito il Consorzio Sviluppo Industriale di Monfalcone (CSIM) che si occupava degli insediamenti industriali insistenti parzialmente anche nelle aree portuali e/o comunque limitrofe.

Per effetto di tali passaggi quindi gli Operatori del porto di Monfalcone sono diventati di fatto Concessionari ai sensi della legge 84/94 delle rispettive attività e aree.

La peculiarità di questo porto consiste nel fatto che i Concessionari non dispongono di aree esclusive di banchina come previsto dall'Art.18 della stessa legge.

## Il Regolamento portuale e l'Ordinanza 5/2020 di AdSPMAO

Per normare in maniera più funzionale l'attività di banchina comune, allo scopo ed alla tipologia dei servizi e delle navi che scalano Monfalcone, l'Autorità di Sistema ha emanato l'Ordinanza 5/2020 del 27 febbraio 2020 che *"disciplina gli accosti, in via preferenziale ma non esclusiva, nel porto di Monfalcone"* e che si integra con il *"Regolamento per l'esercizio delle operazioni e dei servizi portuali"* (Decreto 1592/A di data 3 settembre 2019) emanato dalla stessa Autorità di Sistema.

## Performance

Le voci merceologiche principali sono concentrate nei prodotti siderurgici (principalmente bramme), nella cellulosa, e nel general cargo che vengono regolarmente operati con navi convenzionali. Inoltre, è consolidato il traffico di auto complete operato tramite navi car-carriers.

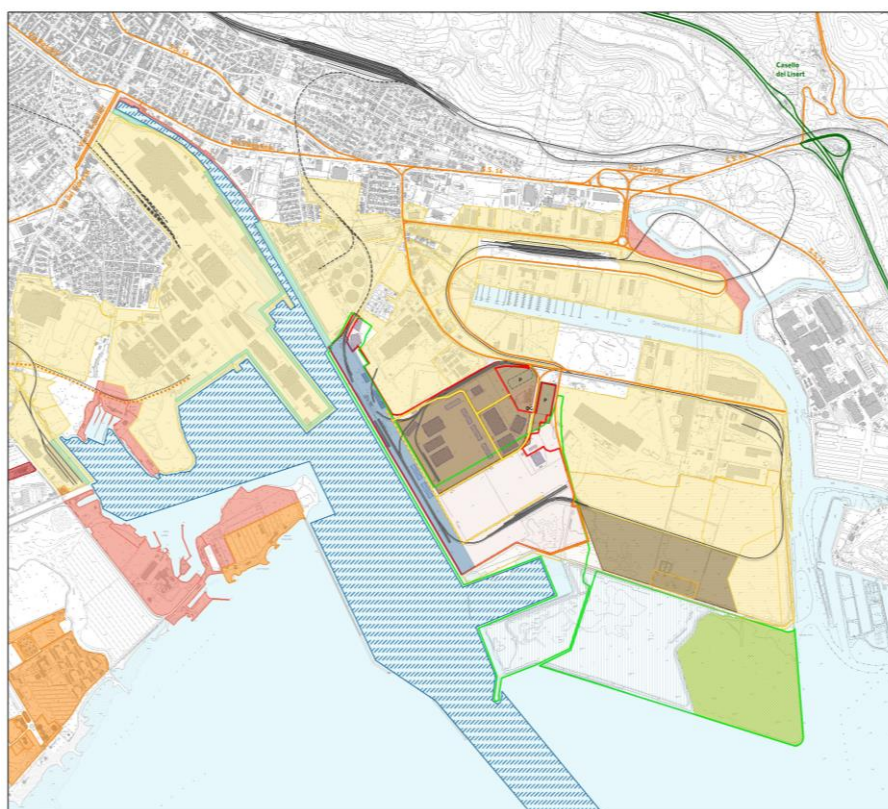
I dati dell'anno 2019 (ultimo pre-covid) riportano un totale di circa 4,5 milioni di merci movimentate e oltre 100.000 auto complete.

Nel 2021 il porto ha ospitato 458 navi commerciali con un totale di merci movimentate di 3.279.833 ton e oltre 70.000 auto complete.

## Planimetria e infrastrutture



Fonte AIOM Trieste




**REGIONE AUTONOMA  
FRIULI VENEZIA GIULIA**  
 DIREZIONE CENTRALE INFRASTRUTTURE, MOBILITÀ,  
 PIANIFICAZIONE TERRITORIALE, LAVORI PUBBLICI, UNIVERSITÀ  
 SERVIZIO PIANIFICAZIONE TERRITORIALE

**Riduzione Tav. 1 - Assetto attuale  
del Porto di Monfalcone**  
 [scala 1:15.000/ottobre 2014]

- LEGENDA**
- Perimetro Piano Regolatore vigente del Porto di Monfalcone
  - Perimetro del Piano Regolatore del Porto di Monfalcone - proposta di variante 2009
  - Perimetro PRP da variante n.31, anno 2009 del PRGC del Comune di Monfalcone
  - Delimitazione dell'area doganale
  - Dividente demaniale
- Temi da sviluppare**
- Aree interesse fuso limite porto
  - Aree interesse dentro limite porto
  - Fasce di eventuale variazione limite porto - Direzione delle variazioni
- Zonizzazioni**
- Piano del Consorzio Industriale**
- Zone industriali e artigianali
- Zonizzazione del Piano Regolatore del Comune di Monfalcone**
- (I) - Agglomerati industriali di interesse regionale - Ambiti di specialità del Consorzio Industriale
  - (II) - Insediamenti industriali ed artigianali esistenti (come vincenti banchina De Franceschi)
  - (N) - Attrezzature di interscambio merci di interesse regionale
- Dati territoriali ed ambientali**
- Viabilità di accesso**
- Autostrada
  - Viabilità principale
  - Ferrovie
  - Varco a Presidio: a Dogana; a Chiave
  - Lisert
- SIC
  - CTN aggiornamento 09/2005

Il porto dispone attualmente di una banchina lineare di circa 1500 metri dei quali circa 500 con un tirante di 7,6 metri, una parte mediana di circa 350 metri a 10,50 e i restanti 650 metri verso l'imboccatura con un tirante di 11,70 metri.

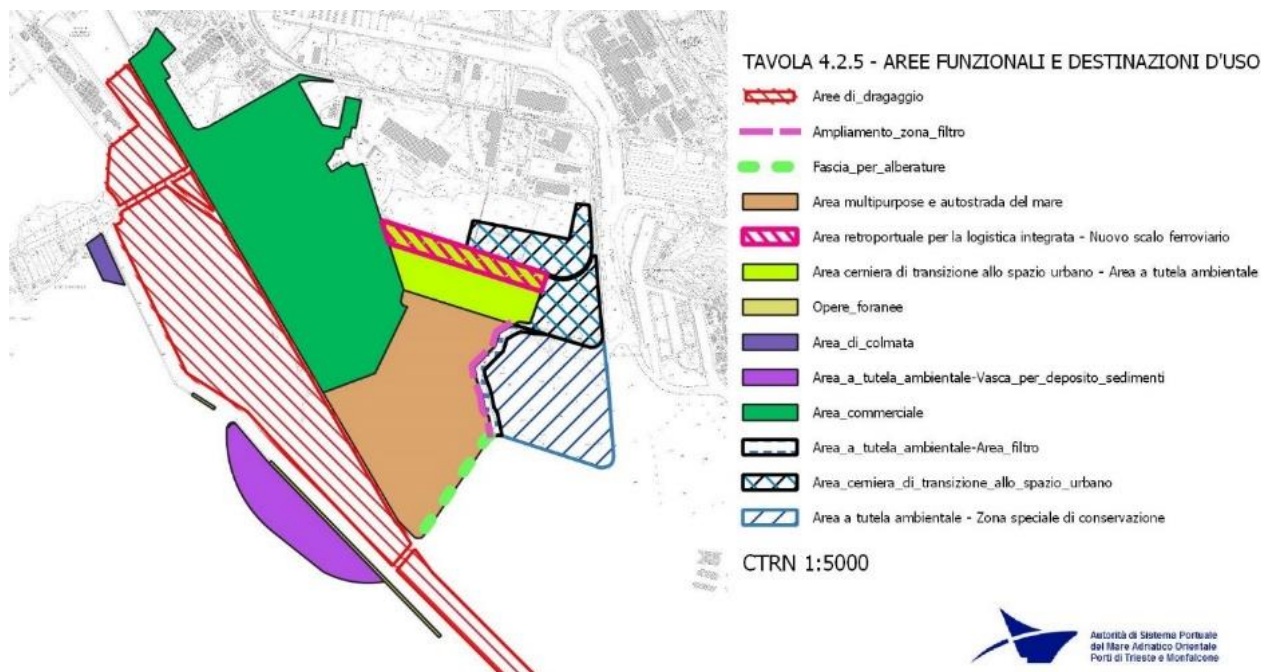
L'area complessiva è di circa 750.000 m2 di cui quasi il 90% di piazzale effettivo ed il resto occupato da magazzini, tettoie ed uffici.

Il porto non dispone di mezzi di movimentazione merci fissi né di rampe ro-ro. Per le operazioni di imbarco sbarco vengono impiegati mezzi a noleggio che sono di volta in volta utilizzati dai vari operatori.

Il porto è ottimamente e direttamente collegato con la rete autostradale distante solo 2km circa (Casello del Lisert) tramite bretella semi-dedicata.

Il sistema ferroviario del porto è raccordato con la rete principale tramite un binario non elettrificato che confluisce presso la stazione di Monfalcone e permette l'accesso regolare dei treni da due direzioni nell'area portuale con manovre opportune.

**Progetti di espansione e di adeguamento tecnico strutturale**



È in corso l'iter approvativo per l'allungamento della banchina dagli attuali 1500 metri a oltre 2000 metri, iter che comunque deve ancora passare importanti verifiche prima di poter considerare l'avviamento dei lavori. Quest'opera ampliarà decisamente l'offerta del porto sia come area complessiva che come disponibilità di ormeggi e come specializzazione degli stessi per varie tipologie di navi.

Nel triennio in corso (2021-2023) sono previsti lavori di miglioramento della superficie della banchina tramite riasfaltatura, lavori su impianti di illuminazione e cold-ironing, sicurezza ed efficientamento energetico derivanti da fondi del Pnrr, della Regione FVG e dell'Autorità di Sistema.

Inoltre, verranno adeguate le strutture di approdo in funzione del recente interesse manifestato dal traffico crocieristico che ha individuato anche la toccata di Monfalcone come soluzione alternativa alle limitazioni entrate in vigore per gli approdi delle grandi navi passeggeri a Venezia.

Per adeguare il collegamento ferroviario alle attuali e future esigenze sia operative (ferroviarie e di piazzale) che di traffico (in particolare automobili) è allo studio la realizzazione di un terminal ferroviario dedicato con 5 binari in particolare mirato al traffico di autoveicoli completi.

Inoltre, per consentire una maggiore frequenza di treni e garantire l'indipendenza dai binari di corsa della linea ferroviaria principale, è anche allo studio la futura realizzazione di una stazione elementare con accesso da entrambe le direzioni (Est e Ovest) adiacente alla linea principale di corsa e sita nelle vicinanze orientali della stazione principale di Monfalcone con binari di presa e consegna che permettano la movimentazione e lo stazionamento temporaneo di treni da 740 metri.

Questo permetterà di diminuire fortemente i tempi operativi di rotazione e quindi di migliorare la capacità del porto per operare numeri maggiori di autoveicoli con impatto invariato o addirittura inferiore sullo spazio di piazzale.

Viene anche considerata la costruzione di un silos multipiano per lo stoccaggio degli autoveicoli onde limitare l'utilizzo della superficie di piazzale destinabile ad altri traffici.

Sul collegamento ferroviario, viene anche considerata la possibilità di elettrificare e/o raddoppiare più avanti il collegamento con il porto per poter gestire un numero elevato di treni che verrebbero "consegnati" dall'operatore ferroviario nella progettata stazione elementare adiacente alla linea di corsa principale.

## Lavori di approfondimento del canale di accesso e del bacino di evoluzione del porto di Monfalcone

Fra le opere di **primario interesse regionale** per un efficientamento delle vie di accesso al mare funzionali allo sviluppo ed alla completa realizzazione delle finalità della Zona Logistica includiamo senz'altro le opere di dragaggio necessarie a portare il tirante d'acqua del canale di accesso al porto di Monfalcone a 12,50 metri (attualmente 11,50 metri) che permetterà l'accosto di navi di maggior pescaggio e quindi migliorerà decisamente l'offerta complessiva di approdo di questo porto e la sua competitività.

L'opera, già prevista da Accordo di Programma del 1999 tra il Ministero dei Lavori Pubblici, della Navigazione e dei Trasporti e l'Azienda Speciale per il Porto di Monfalcone e successivamente sempre sollecitata, è finanziata con fondi regionali.

L'opera è stata aggiudicata ad un RTI (decreto regionale del 11/8/2020) ed aspetta di concludere gli iter di vario genere incluso quello, decisivo, ambientale e le numerose prescrizioni annesse, per poter essere avviata e conclusa in tempi funzionali anche alla ZLS, trattandosi di lavori la cui lunghezza prevista non supera i due anni dall'inizio degli stessi.

## 5.3 Porto di Porto Nogaro

### Storia e struttura complessiva

Porto fluviale situato sul fiume Corno, Porto Nogaro ha origini antiche ma il suo sviluppo moderno prende avvio negli anni Sessanta del Novecento con la funzione di infrastruttura al servizio dell'industria siderurgica della zona che in quegli anni stava avendo un poderoso sviluppo.

Questo processo è avvenuto nell'ambito della gestione del Consorzio dell'Aussa Corno (ZIAC) che ha amministrato il porto stesso fino alla fine del 2016. Il Consorzio ZIAC era stato posto in liquidazione a fine del 2015 e poi, con stipula di apposita convenzione inerente in primis le funzioni operative e gestionali del porto ed esulanti dal processo di liquidazione, la gestione è stata assegnata al consorzio ZIU di Udine.

Dal 1° gennaio 2018 il consorzio ZIU è confluito nel neocostituito Consorzio di Sviluppo Economico del Friuli (COSEF) che riunisce anche la Zona Industriale Alto Friuli e la Zona Industriale di Cividale.

COSEF ha come soci principali il Comune di Udine e tutti i principali Comuni delle aree comprese nella provincia di Udine, CCIAA di Udine, Confapi Fvg, Confindustria Udine e Confartigianato e, istituzionalmente, è vocato a sviluppare e assistere le aziende insediate in tutta la provincia di Udine anche per quanto riguarda il sistema logistico.

In questo contesto lo scalo di Porto Nogaro e in particolare la più recente e adeguata struttura di Porto Margreth costituisce e rafforza la vocazione di scalo dedicato alla siderurgia ma anche ad altri traffici di prodotti semilavorati, general e project cargo che non richiedano l'utilizzo di navi di grandi dimensioni e soprattutto di elevato pescaggio.

In questo contesto lo scalo costituisce certamente una risorsa per il sistema Regione Porto FVG, assieme a Monfalcone e Trieste, nella ricerca delle vie più economiche per instradare carichi destinati o provenienti da aziende locali e non solo.

Dal punto di vista stradale, infatti, il porto si colloca a brevissima distanza dal casello autostradale della Trieste-Venezia e della Palmanova-Udine-Tarvisio nonché a breve distanza dall'Interporto di Cervignano.

Dal punto di vista ferroviario i collegamenti sono adeguati sia per quanto attiene alla distribuzione a breve raggio che include anche la consegna agli stabilimenti siderurgici raccordati con la linea principale Trieste-Venezia a San Giorgio di Nogaro e a breve distanza dal nodo ferroviario di Cervignano Smistamento e l'adiacente Interporto di Cervignano.

Da sottolineare infine che lo scalo di Porto Nogaro ha assunto nel tempo una funzione rilevante in specie per le quattro industrie del settore metallurgico del distretto dell'Aussa Corno, le quali importano semilavorati di acciaio (bramme) dall'oltremare, che vengono sottoposti a processi di laminazione per la produzione di lamiere e altri profilati. Le forniture di tali semilavorati, provenienti da porti del Mar Nero e saltuariamente dal Sud America, vengono assicurate con navi di medio tonnellaggio di portata (15.000/20.000 DWT) le quali per ragioni di pescaggio e lunghezza non possono approdare direttamente a Porto Margreth, ma scalano di norma a Monfalcone. Il trasferimento alle fabbriche veniva in passato effettuato via strada, con trasporti eccezionali ad alto impatto ambientale sulle infrastrutture viarie provinciali e comunali. A partire dal 2017



l'Amministrazione Regionale ha emanato dei provvedimenti finalizzati a incentivare il trasporto via chiatta, con trasbordo a Monfalcone, e via ferrovia dal medesimo porto.

Alcuni operatori hanno inoltre promosso un sistema di sbarco combinato, che prevede l'allibio di parte del carico a Monfalcone e il successivo attracco della nave a Porto Nogaro.

Complessivamente le soluzioni promosse dalla Regione, con i provvedimenti di incentivazione a favore della ferrovia, della chiatta e dell'allibio, hanno consentito di togliere dalla strada almeno i 2/3 del volume di carico annuo di bramme.

### Banchina operativa, canaletta di accesso marittimo e manovra





Il lay-out del comprensorio di Porto Margreth è strutturato sinteticamente come segue:

- a. Area demaniale di banchina, della lunghezza di 860 m, con una superficie pari a mq 35.350 (zona indicata in colore verde);
- b. Area operativa retrostante la banchina, che include piazzali, magazzini, tettoie e centri servizi mq 159.900 (zona indicata in colore blu);
- c. Deposito doganale merci, composto da mq 10.000 di area scoperta che include mq 3.200 di tettoie a 6 moduli e da 9 moduli di magazzino coperto per ulteriori 5.500 mq (aree indicate in colore rosa);
- d. Nr. 2 tettoie da 6 moduli in area A (Nord), e altre strutture complementari all'attività portuale.

Nr. 2 fasci di binari, il primo composto da 2 aste a raso per l'intera lunghezza di banchina, da un terzo tronchino a Sud e relativi deviatori di congiunzione, il secondo da tre aste a raso e relativi deviatori di congiunzione a servizio del magazzino e delle tettoie dell'area doganale, per una lunghezza di 450 m.

Il tirante d'acqua è di circa 7,5/8 metri per gran parte della banchina (da bitta 7 a bitta 37 per circa 750 metri lineari) mentre solo sulla parte più a monte (da bitta 1 a bitta 6 per circa 150 metri lineari) va a decrescere mantenendo una profondità media di circa 6 metri. L'antistante area di evoluzione delle navi permette la manovra di unità fino a 150 metri di lunghezza e occasionalmente fino a 160 metri con deroga specifica da parte dell'Autorità Marittima.

La manovra di entrata, inclusa l'evoluzione della nave, richiede in media 1,5 ore e quella di uscita 1,25 ore (pilota a bordo / banchina e v/v). Il percorso di manovra con pilota è lungo circa 7,5 miglia e segue il corso finale del fiume Corno fino allo sbocco in laguna e poi, attraversando la laguna stessa, fino alla bocca delimitata da due dighe foranee e all'esterno in mare aperto per ulteriori circa 1,5/2 miglia.

Nel 2017, è stato eseguito un dragaggio complessivo del canale a una quota di m 7,5 per una larghezza media di m 35.

La maggiore criticità del sistema è il costante insabbiamento naturale di tutto il percorso fluviale per gli accumuli dei sedimenti del fiume stesso che avvengono con ritmo regolare. Inoltre in una specifica area dell'imboccatura a mare si sviluppa il cosiddetto effetto "barra" determinato sia dal sedime del fiume in uscita che dalle azioni di marea e di correnti che possono essere ulteriormente alimentate nei casi di mareggiate con venti meridionali che esercitano sui fondali relativamente bassi dell'area un'ulteriore azione di accumulo, la quale quindi può subire incrementi non preventivabili come quelli esercitati da una situazione di costanza di causa ed effetto presente nel tratto interno. Attualmente questa zona di barra si è sviluppata tra la seconda e terza coppia di boe per un'estensione di circa 150 metri. Senza entrare in dettagli tecnici che non attengono strettamente a questo studio, il combinato effetto di tutti questi elementi ha contribuito a far emanare la vigente disposizione dell'Autorità Marittima che impone un pescaggio massimo di manovra di metri 5,50.

La canaletta di manovra lungo il fiume Corno è attraversata da due elettrodotti aerei che normalmente non disturbano la navigazione dei mezzi nautici ma che comunque sono normati con una disposizione dell'Autorità Marittima che impone un limite di altezza massima dei mezzi nautici in transito di metri 36,5 sul livello del mare. Le eventuali eccezioni per altezze maggiori vanno autorizzate ad hoc.

**Indubbiamente, dal punto di vista commerciale, una standardizzazione dei pescaggi massimi consentiti che permetta il ripristino da 5,50 a 6,50 metri consentirà un deciso aumento dell'offerta del porto a mezzi nautici di più vasta gamma e quindi con maggiore attrattiva commerciale.**

La manovra di entrata e uscita è consentita solamente con la luce diurna ma tale aspetto non incide in maniera significativa sull'attuale operatività del porto. In prospettiva la manovra notturna potrà sicuramente essere considerata dal punto di vista tecnico qualora utile a coprire le necessità di rilevanti aumenti di traffico.

## Collegamento ferroviario e stradale con la rete principale

### Accesso ferroviario

L'accesso ferroviario al comprensorio industriale e portuale di Porto Nogaro, operato in regime di "manovra", è costituito da una linea a singolo binario, non elettrificata, raccordata con la Stazione ferroviaria di San Giorgio di Nogaro.

Quest'ultima è parte della linea principale operante fra Venezia-Trieste, collegata anche con Udine-Tarvisio via Cervignano, e che è a sua volta parte della rete fondamentale regionale e nazionale sulla quale viaggia l'82% del traffico ferroviario.

È quindi la colonna portante del sistema ferroviario regionale del FVG che mette direttamente in connessione, oltre che con i principali nodi nazionali, anche con le reti internazionali che connettono Austria e Slovenia e quindi con tutto l'hinterland europeo che poggia logisticamente sul sistema portuale regionale (Regione-Porto FVG) per i suoi traffici oltremare e di interscambio.

Ma anche per la sua funzione di collegamento con il comprensorio industriale sorto nelle vicinanze del porto, dotato attualmente di 8 raccordi privati utilizzati non solo dalle aziende metallurgiche ma anche da altri soggetti industriali insediati.

Va inoltre sottolineato che la stazione di San Giorgio di Nogaro è collocata sul Corridoio Mediterraneo (Est-Ovest) e Baltico-Adriatico (Nord-Sud) che fanno parte integrante del sistema europeo Ten-T in corso di realizzazione ed evoluzione sia per l'Alta Velocità sia soprattutto, per quanto interessa la materia in esame, per l'Alta Capacità.

### Il raccordo ferroviario – San Giorgio di Nogaro – Porto e zona industriale

La linea di raccordo tra la Stazione di San Giorgio di Nogaro e il comprensorio industriale dell'Aussa Corno è di proprietà nella parte iniziale (circa 1,3 Km) di RFI e nella seconda parte (circa 6,0 Km) del Consorzio e viene operata con locomotori diesel.

La linea si sviluppa su binario singolo fino al "fascio Rema" per poi proseguire a doppio binario per circa 1 km e ritornare a binario singolo per un ulteriore km prima di dividersi in tre distinti rami; il raddoppio sarà progressivamente implementato di ulteriori 2 km, fino al raccordo con lo stabilimento Marcegaglia Plates. Due rami servono i collegamenti con le aziende industriali insediate e raccordate, mentre il terzo ramo entra nell'area portuale di Porto Margreth.

Il "fascio REMA" costituisce in pratica un mini scalo di smistamento, composto da quattro binari di cui uno di "dorsale" e tre di manovra con una lunghezza massima che può ospitare convogli fino a 450 metri.

Il numero attuale di treni annui (2019) si aggira attorno alle 200 unità, corrispondenti a 3500/4000 carri, di cui 1500 circa sono correlati all'attività portuale e può essere quindi agevolmente incrementato.

## Accesso stradale

### Il raccordo stradale – Porpetto(A4) – Porto e zona industriale

La connessione stradale con il comprensorio di Porto Nogaro inizia con il casello autostradale di Porpetto (A4) e prosegue sulla S.R. UD80 attraversando con una nuova circumvallazione l'abitato di Porpetto. Il casello dispone di adeguato passaggio anche per carichi fuori sagoma. Tutta la tratta stradale fino al porto non ha limiti di sottopassi e attraversa solamente con un ponte sovrastante la linea ferroviaria principale Venezia-Trieste.

### Criticità e aspetti positivi del sistema

Non si ravvisano particolari criticità. L'impatto sul tessuto abitativo non è eccessivo, la strada regionale non gestisce un traffico corrente elevato e dispone di connessioni efficaci con le strutture di destinazione.

### Governance

La gestione del comprensorio portuale di Porto Nogaro e della retrostante zona industriale dell'Aussa Corno è di competenza del Consorzio per lo sviluppo economico del Friuli (COSEF), mentre l'area demaniale di banchina, il bacino prospiciente e tutti gli altri bacini banchinati, nonché la canaletta fluviale sul Corno (dove, presso la foce nella laguna di Marano, confluisce anche il fiume Assa), la parte di canale navigabile in laguna fino alle bocche di Porto Buso, nonché la parte esterna immediatamente limitrofa alle due dighe foranee della bocca di entrata fino al "pilot ground" rientra nelle competenze amministrative e gestionali della Regione Friuli Venezia Giulia.

La gestione operativa dello scalo è stata affidata nel 2016 dal Consorzio Assa Corno alla società Consorzio Portonuovo, società di capitale definita "consorzio con attività esterna" partecipata dalle due attuali imprese portuali, la Midolini F.II S.p.A. e l'Impresa Portuale Porto Nogaro S.r.l..

### Performance

In passato il porto aveva raggiunto picchi di movimentazione annua fino a 1.700.000 ton di merci ma recentemente il volume si era attestato su circa 1.000.000 ton ben al di sotto del target previsto in sede progettuale per questo impianto che ha una capacità teorica fino a 3 milioni di ton di movimentazione.

Il movimento complessivo di merci è poi risalito e nell'anno 2020 è stato di 1.319.500 ton (poco inferiore al 2019) di cui oltre il 60% di prodotti metallurgici ed il restante di rinfuse solide e carico generale. Nel 2021 il movimento complessivo ha raggiunto 1.338.035 ton.

### Ipotesi di possibile espansione e di adeguamento tecnico strutturale

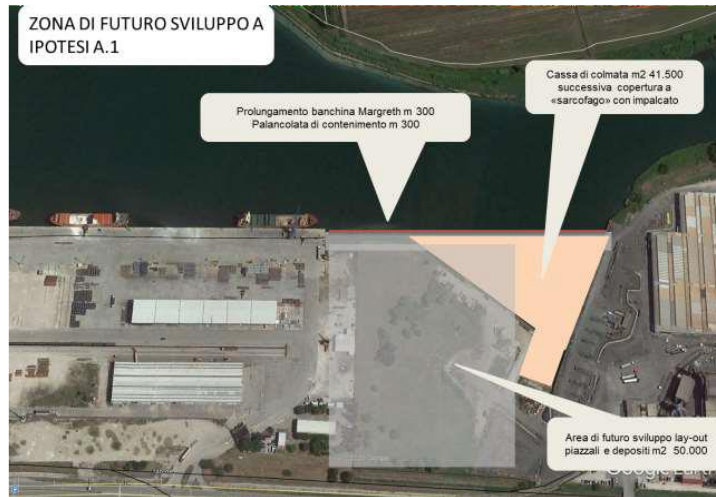
L'attuale banchina rettilinea di Porto Margreth è adeguata sia al traffico in essere sia anche a un eventuale progressivo aumento dello stesso.

Peraltro, sono ipotizzabili eventuali futuri ampliamenti del lay-out portuale, dettati prevalentemente dall'opportunità di riconvertire alcune aree, dismesse, o sfruttarne al meglio le relative potenzialità.

In particolare, si segnala la possibilità di ampliare l'offerta portuale **al traffico ro-ro** con navi di medie dimensioni e pescaggi compatibili con questo sistema portuale, tramite opportuno adeguamento di aree adiacenti l'attuale banchina.

Questo permetterebbe di accettare carico unitizzato in semirimorchi casse mobili e container nonché carico specializzato (project cargo) sia "a nudo" (breakbulk) che su carrelli speciali.

Qui di seguito due ipotesi proposte da uno studio effettuato dall'AIOM di Trieste nel 2019 per la Regione FVG.



## Lavori di dragaggio della canaletta di accesso e del bacino di mare esterno alla stessa

Come già menzionato in altro punto, la maggiore criticità di questo sistema portuale è il costante insabbiamento naturale di tutto il percorso fluviale per gli accumuli dei sedimenti del fiume stesso che avvengono con ritmo regolare. Inoltre, in una specifica area dell'imboccatura a mare si sviluppa il cosiddetto effetto "barra" determinato sia dal sedime del fiume in uscita che dalle azioni di marea e di correnti che vengono ulteriormente alimentate nei casi di mareggiate con venti meridionali.

Nell'analisi di un'ottimizzazione anche prospettica delle potenzialità di Porto Nogaro sotto l'aspetto nautico andranno quindi considerati i seguenti fattori:

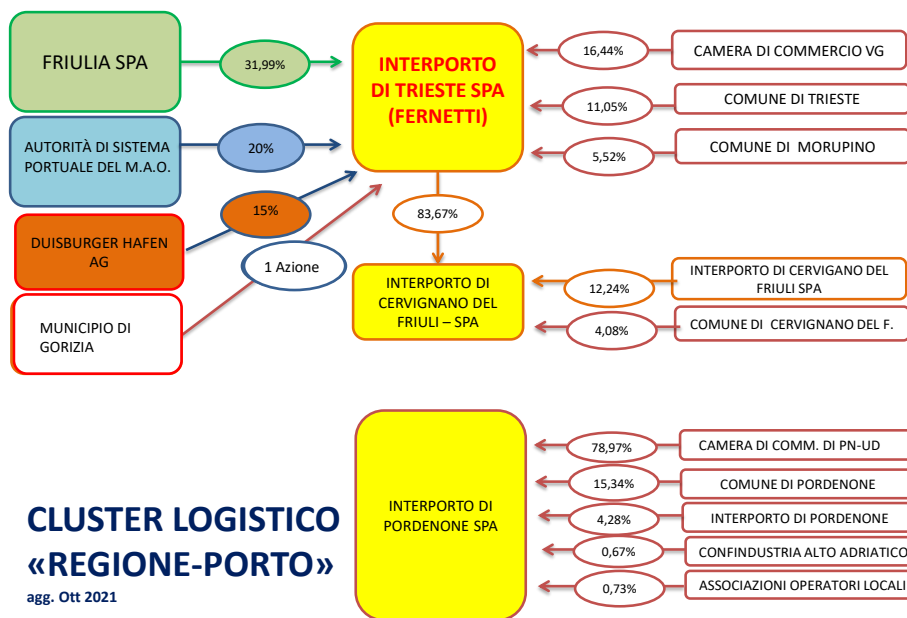
- insabbiamento del sistema idrografico: trattandosi di porto fluviale con sbocco in una laguna questa deve essere considerata come situazione endemica;
- conseguentemente si rende necessario un monitoraggio sistematico e periodico dell'idrografia e delle batimetriche (con criterio da stabilire) atto a prevenire la persistenza degli elementi che hanno determinato gli attuali limiti ai mezzi nautici in transito.

Indubbiamente, dal punto di vista commerciale, una standardizzazione dei pescaggi massimi consentiti che permetta il **ripristino da 5,50 fino a 6,50 metri** consentirebbe un aumento dell'offerta del porto a mezzi nautici di più vasta gamma e quindi con maggiore attrattiva commerciale.

Questi lavori vanno pertanto considerati senz'altro fra le opere di primario interesse regionale per un efficientamento delle vie di accesso al mare funzionali allo sviluppo ed alla completa realizzazione delle finalità della Zona Logistica.

## 6 Elenco delle strutture interportuali considerate per il funzionamento delle aree ZLS

### 6.1 Assetto societario del network regionale delle strutture interportuali



Fonte AIOM –Trieste 2018 e aggiornamenti a ottobre 2021

I due attori principali dell'azione di consolidamento e ristrutturazione delle partecipazioni di capitale nelle rispettive società di gestione, la finanziaria regionale Friulia S.p.A. e l'Autorità di Sistema Portuale del MAO, agiscono sostanzialmente utilizzando Interporto di Trieste S.p.A quale società "pivot" per attuare l'integrazione gestionale dei tre nodi di Ferneti, Cervignano e Gorizia, garantendo di fatto il mantenimento del controllo in Regione mediante progressivi aumenti di capitale della finanziaria regionale, che detiene sempre la quota di maggioranza relativa all'interno della compagine societaria, seguita dall' Autorità di sistema e dagli altri soci istituzionali storici, Camera di Commercio della VG (Trieste e Gorizia), Comuni di Trieste e di Monrupino.

A fine 2019 il Municipio di Gorizia (azionista unico di SDAG Gorizia) ha acquisito da Friulia una quota nominale (1 azione ordinaria del valore di euro 6,09) che le permette, come primo passo, di accedere formalmente alla Società Interporto di Trieste S.p.A.

Sono in corso altre operazioni societarie per rendere maggiormente coordinata anche questa importante struttura regionale (SDAG Gorizia).

A fine 2020 l'importante Società tedesca di logistica Duisburger Hafen AG acquisisce una quota pari al 15 % dell'Interporto di Trieste che le viene ceduta da Friulia.

Separatamente, dal punto di vista societario, da questo "gruppo" ma in sinergia operativa e di intenti regionali opera Interporto Centro Ingresso di Pordenone che con la realizzazione recente (2018) di un modernissimo terminal intermodale è diventato punto di riferimento logistico per tutta l'area occidentale della Regione e non solo con un imponente sviluppo di attività e traffico intermodale.

## 6.2 Strutture interportuali

### 6.2.1 Interporto-Centro Ingrosso di Pordenone (ICIP)

#### Società e struttura societaria

Istituito come soggetto giuridico nel 1976 ed entrato in esercizio operativo negli anni 80, ICIP era nato con lo scopo di costituire un centro catalizzatore per lo sviluppo dell'industria e dell'economia territoriale e in tale senso ha operato per lungo tempo.

Grazie alla lungimiranza ed all'iniziativa del attuale vertice societario a partire dall'inizio del secondo decennio del presente secolo è stato dato un fortissimo impulso ad un programma di espansione sia dell'attività istituzionale in essere che soprattutto delle nuove esigenze logistiche dei sistemi trasportistici intermodali che hanno portato alla realizzazione e messa in funzione del nuovo centro intermodale inserito nel area stessa dell'Interporto ed entrato in funzione nel 2019 con eccellenti risultati e riscontri da parte dell'utenza.

L'attuale struttura societaria è la seguente:

	QUOTA AZIONARIA
<b>INTERPORTO - CENTRO INGROSSO DI PORDENONE S.p.A.</b>	100,00%
<b>AZIONISTI</b>	
Camera di Commercio I.A.A. di Pordenone-Udine	78,97%
Comune di Pordenone	15,34%
Interporto - Centro Ingrosso di Pordenone S.p.A.	4,28%
Confindustria Alto Adriatico	0,67%
Confcommercio-Imprese per l'Italia – Pordenone	0,35%
Unione Artigiani della Provincia di Pordenone	0,30%
Federazione Provinciale Coltivatori Diretti di Pordenone	0,039%
Unione Provinciale Cooperative Friulane di Pordenone	0,023%
Unione Provinciale degli Agricoltori di Pordenone	0,013%

#### Planimetria e infrastrutture

ICIP dispone attualmente di una superficie complessiva di 840.000 m<sup>2</sup> dei quali 137.000 m<sup>2</sup> sono superfici coperte ad uso logistico, commerciale e strutture accessorie.

ICIP dispone di collegamento diretto dedicato con la rete autostradale ed in particolare l'Autostrada A23 che scorre accanto alla struttura.

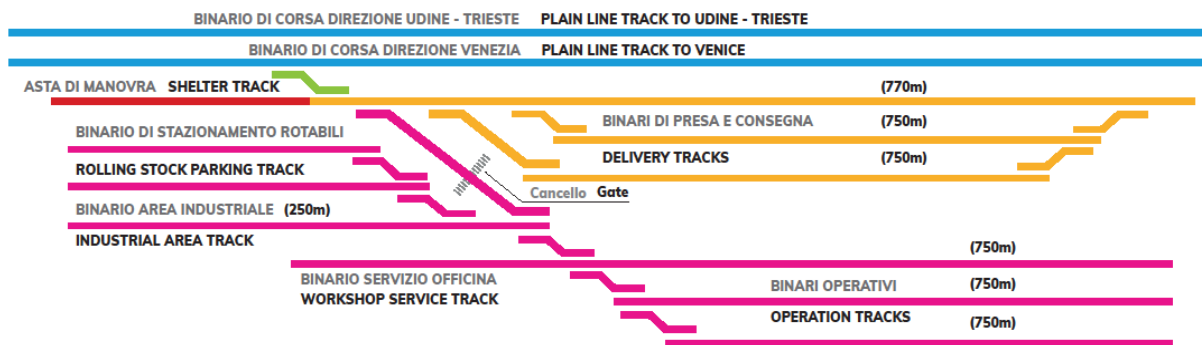
Il nuovo terminal intermodale, consegnato nel 2019 e assegnato in concessione ad un primario operatore internazionale, dispone di una superficie complessiva di circa 140.000 m<sup>2</sup> sui quali sono operativi tutti i mezzi adeguati e necessari alla movimentazione del carico unitizzato (container e UTI) per il traffico intermodale (camion + treno).

Il terminal è collegato con raccordo elettrificato alla rete di linea ferroviaria (temporaneamente tramite la Stazione di Pordenone in attesa della realizzazione della stazione elementare dedicata) e dispone di 3 binari di presa-consegna dei convogli e 4 binari operativi per le operazioni di imbarco e sbarco. Il sistema è predisposto per operare treni fino a 740 metri di lunghezza.

Il terminal attuale è predisposto per operare fino a 200.000 TEU/anno e oltre 3000 treni blocco.



Fonte Interporto - Centro Ingresso di Pordenone (ICIP)



LEGENDA LEGEND

- Binari di corsa - RFI  
Plain line tracks - RFI
- Connessione alla linea di corsa ferroviaria  
Connection to the railway line
- Binari di presa e consegna  
Delivery tracks
- Asta di manovra  
Shelter track
- Binari piazzale operativo e di stazionamento  
Tracks for terminal operations

Fonte Interporto - Centro Ingresso di Pordenone (ICIP)

## Progetti di sviluppo

Oltre ai vari progetti già in sviluppo conclusivo inerenti le attività del complesso, menzioniamo ai fini di questo studio:

### Stazione elementare dedicata

Quest'opera è indispensabile alla completa indipendenza ferroviaria del terminal sia dalla linea di corsa sia dalla Stazione di Pordenone.

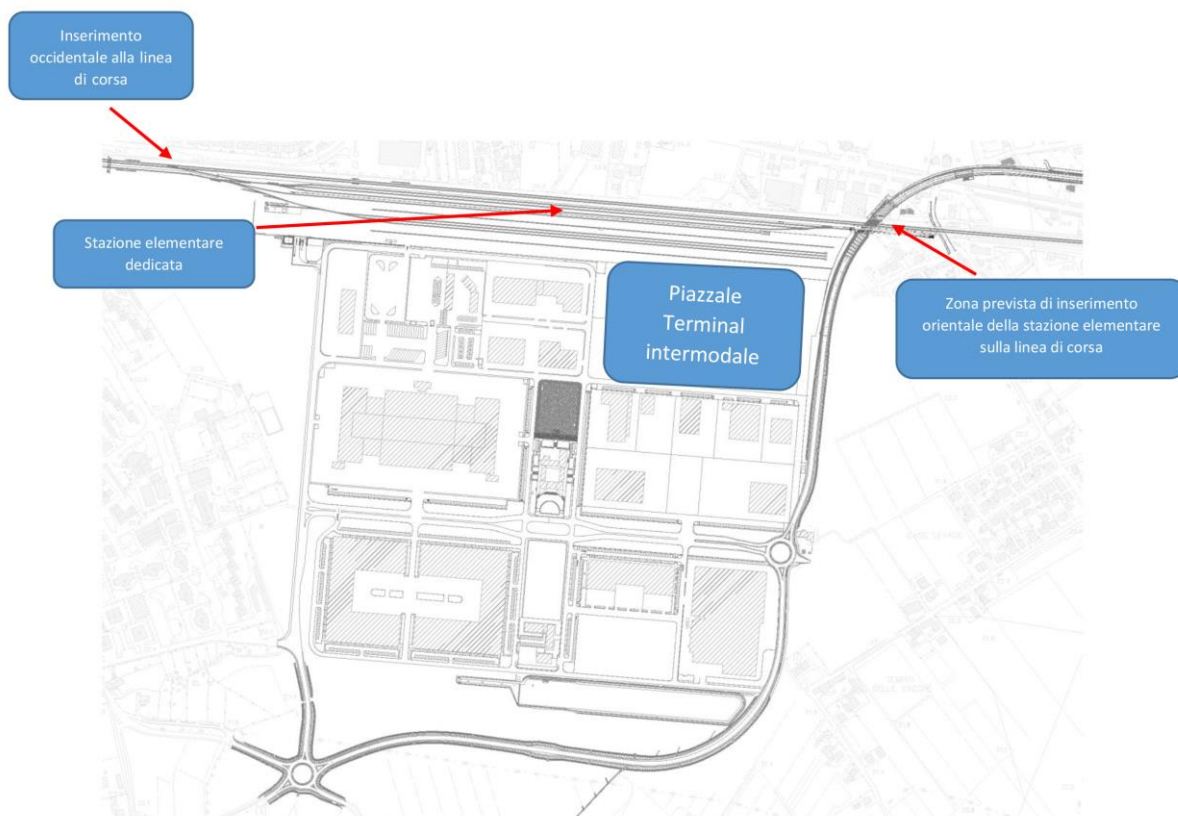
Inoltre, permetterà l'inserimento in linea in entrambe le direzioni (verso Udine/Trieste/Tarvisio e verso Venezia/Padova/Verona) dei convogli con importante semplificazione della manovra e delle tempistiche operative della stessa e del suo costo.

Oltre alle opere di adeguamento strutturale sia ferroviarie che stradali per quanto attiene le strade che incidono sull'opera, tutte comunque con tempistiche di realizzazione temporale ampiamente accettabile dai parametri della ZLS, è di assoluta necessità complementare la realizzazione dell'adeguamento su tutta la linea ferroviaria Venezia/Udine del sistema di gestione traffico ERMTS ad opera di RFI.

La realizzazione della stazione elementare permette l'inoltro diretto dei convogli dalla linea di corsa ai fasci di binari di presa consegna DA ENTRAMBE LE DIREZIONI (EST E OVEST) rendendo appunto il sistema indipendente dalla manovra via Stazione di Pordenone, più lenta ed onerosa.

La configurazione planimetrica qui sotto riportata NON include il collegamento EST alla linea di corsa che comunque verrà evidenziato, ma include i lavori complementari e non solo di viabilità stradale funzionali a questo intervento ma anche ad una migliore e più adeguata viabilità al traffico camionistico del terminal stesso e di tutto l'Interporto.

Come già accennato in precedenza la realizzazione della stazione elementare (da parte di RFI) richiede obbligatoriamente l'implementazione del **sistema di gestione traffico ERTMS su tutta la linea di corsa Ve-Ud**. La previsione di completamento di quest'opera è collocata entro il 2025.



Fonte Interporto - Centro Ingresso di Pordenone (ICIP)

## Altre opere individuate funzionali al contesto della ZLS

Tre nuove gru a portale da rendersi operative entro il 2023.

Miglioramento dei binari di manovra (allungamento) entro il 2022.

Nuovo fascio di tre binari sul magazzino raccordato dedicato alla movimentazione di carico groupage entro il 2022.

### 6.2.2 Interporto di Cervignano

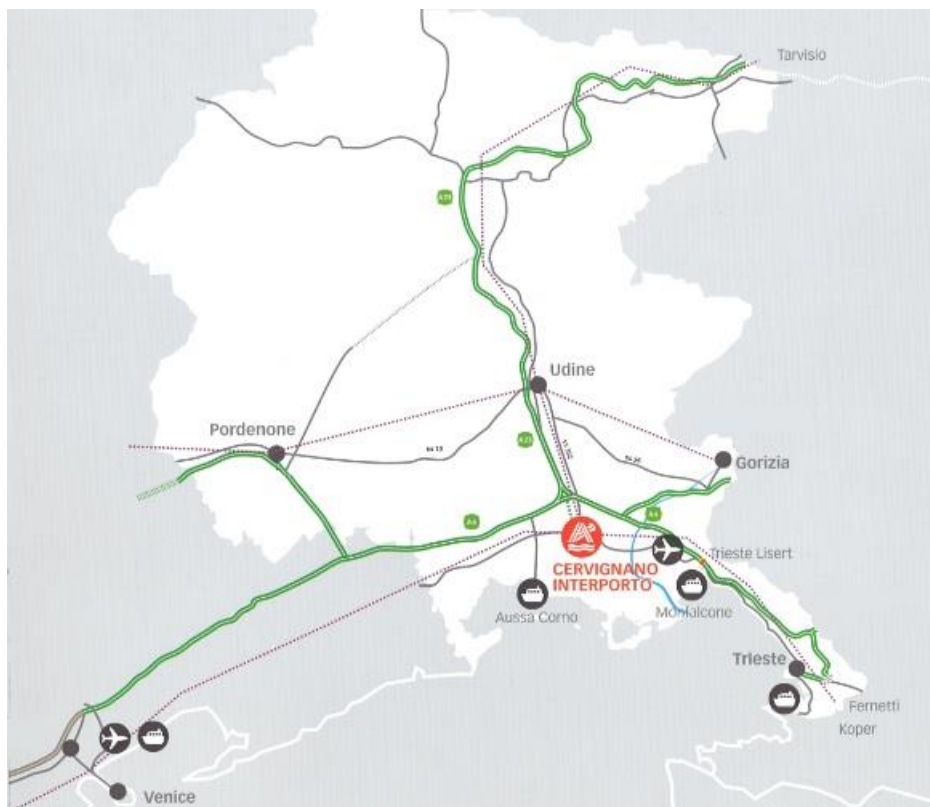
#### Società e struttura societaria

Nato nell'ambito di altre strategie logistiche ferroviarie di qualche decennio fa è comunque complessivamente e strutturalmente adeguato ad un suo pieno utilizzo come Terminal intermodale per la raccolta di merci sia unitizzate che non di provenienza camionistica da area industriale e commerciale di riferimento e prosecuzione ferroviaria sia verso destinazioni europee che verso i porti regionali utilizzando il collegamento naturale con lo Scalo RFI di Cervignano Smistamento adiacente.

L'attuale struttura societaria è la seguente:

	QUOTA AZIONARIA
<b>INTERPORTO DI CERVIGNANO DEL FRIULI S.p.A.</b>	100,00%
<b>AZIONISTI</b>	
Interporto di Trieste S.p.A.	83,67%
Interporto di Cervignano del Friuli S.p.A.	12,24%
Comune di Cervignano del Friuli	4,08%

#### Planimetria e infrastrutture





L'Interporto di Cervignano si estende su un'area complessiva di 460.000 metri quadri; i piazzali di sosta per i veicoli hanno una superficie di 50.000 metri quadri ed in particolare il Terminal intermodale dispone di 160.000 m<sup>2</sup>.

I mezzi mobili di movimentazione carico sono adeguati al traffico di carico unitizzato del terminale. I binari operativi sono 8 (6 binari da 750 m e 2 da 450 m) per una lunghezza complessiva di 5.400 m. La superficie dei magazzini comuni complessivamente è di 24.000 metri quadri; nella struttura sono presenti inoltre 600 metri quadri di magazzini frigoriferi.

Il terminal è raccordato con la rete ferroviaria direttamente con Cervignano Smistamento tramite collegamento servito da locomotori Diesel (non elettrificato).

Cervignano Smistamento si trova esattamente allo snodo tra le linee Venezia-Trieste (Corridoio Mediterraneo est-ovest) e con collegamento diretto verso Udine con la linea Pontebbana (Corridoio Adriatico-Baltico nord-sud) che collega l'Italia con l'Austria.

Anche il collegamento con la rete autostradale è agevole sia sui caselli di Palmanova (7 km) e San Giorgio di Nogaro quindi con accesso alla A4 e A23 che su quello di Villesse (11Km) che consente un collegamento anche con la rete autostradale della Slovenia via Gorizia e Nova Gorica.

È inoltre in corso di completamento la bretella di collegamento stradale tra Interporto e uno svincolo autostradale dedicato sulla A4 vicino al nodo di Palmanova.

Inoltre, la struttura si trova a breve distanza e con ottima raccordatura dai porti regionali di Trieste Monfalcone e Porto Nogaro con quest'ultimo in particolare a distanza di soli 11 Km e quindi rappresentando ottima opzione retroportuale anche per eventuali carichi unitizzati e/o speciali.

## Progetti di sviluppo

Il piano particolareggiato prevede un'ulteriore estensione, in seconda fase, di 500.000 m<sup>2</sup> in area adiacente da svilupparsi anche in subconcessione.

### 6.2.3 Stazioni Doganali Autoportuali di Gorizia (SDAG)

#### Società e struttura societaria

SDAG S.p.A. nasce nel 1982 sui programmi determinati dagli accordi transfrontalieri del Accordo di Osimo del 1975.

Successivamente la struttura si adegua progressivamente alle mutate esigenze confinarie operative determinate dall'espansione ad Est della UE diventando l'attuale piattaforma logistica intermodale. Dal 2010 il Comune di Gorizia (Municipio di Gorizia) è socio unico della Società.

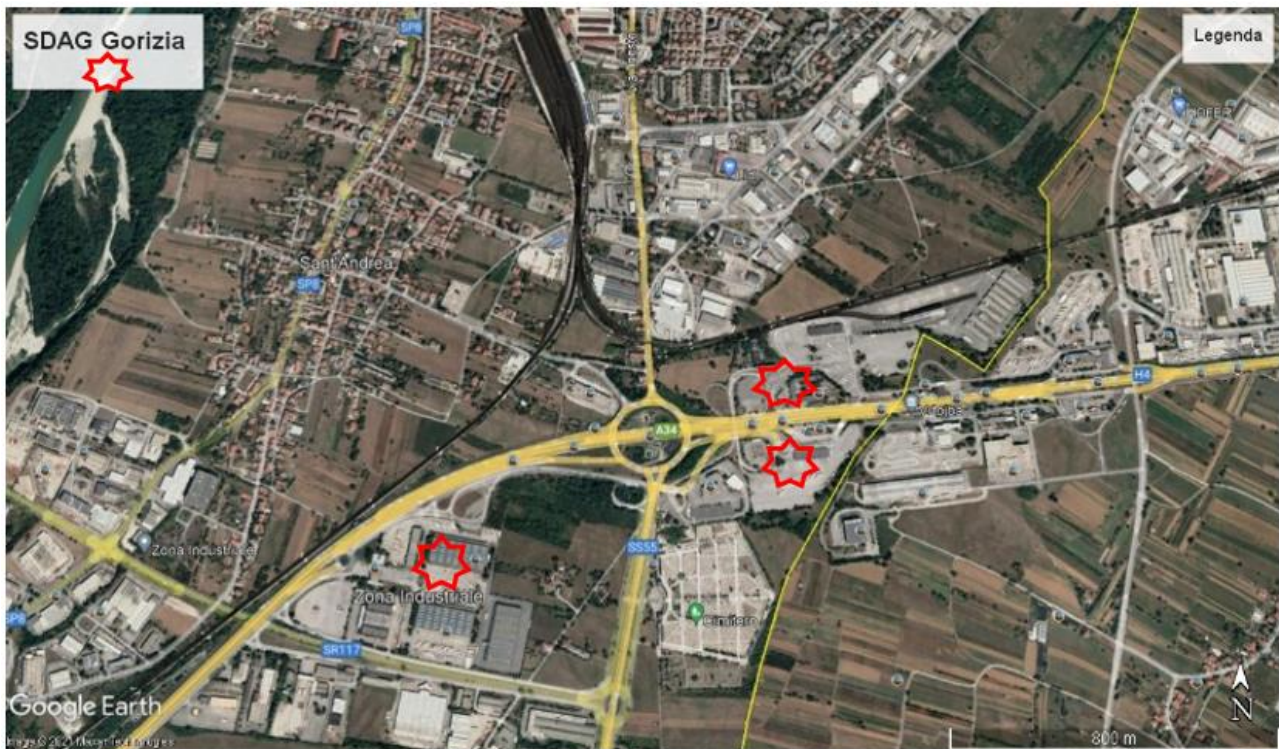
	QUOTA AZIONARIA
<b>SDAG S.p.A.</b>	100,00%
<b>AZIONISTI</b>	
Municipio di Gorizia	100,00%

Nell'ottobre 2019 il Socio Unico acquista una azione dell'Interporto di Trieste S.p.A. (Ferneti) diventandone quindi azionista.





## Planimetria e infrastrutture



SDAG si colloca in zona strategica sia per l'intermodalità territoriale sia per quella transfrontaliera da sviluppare.

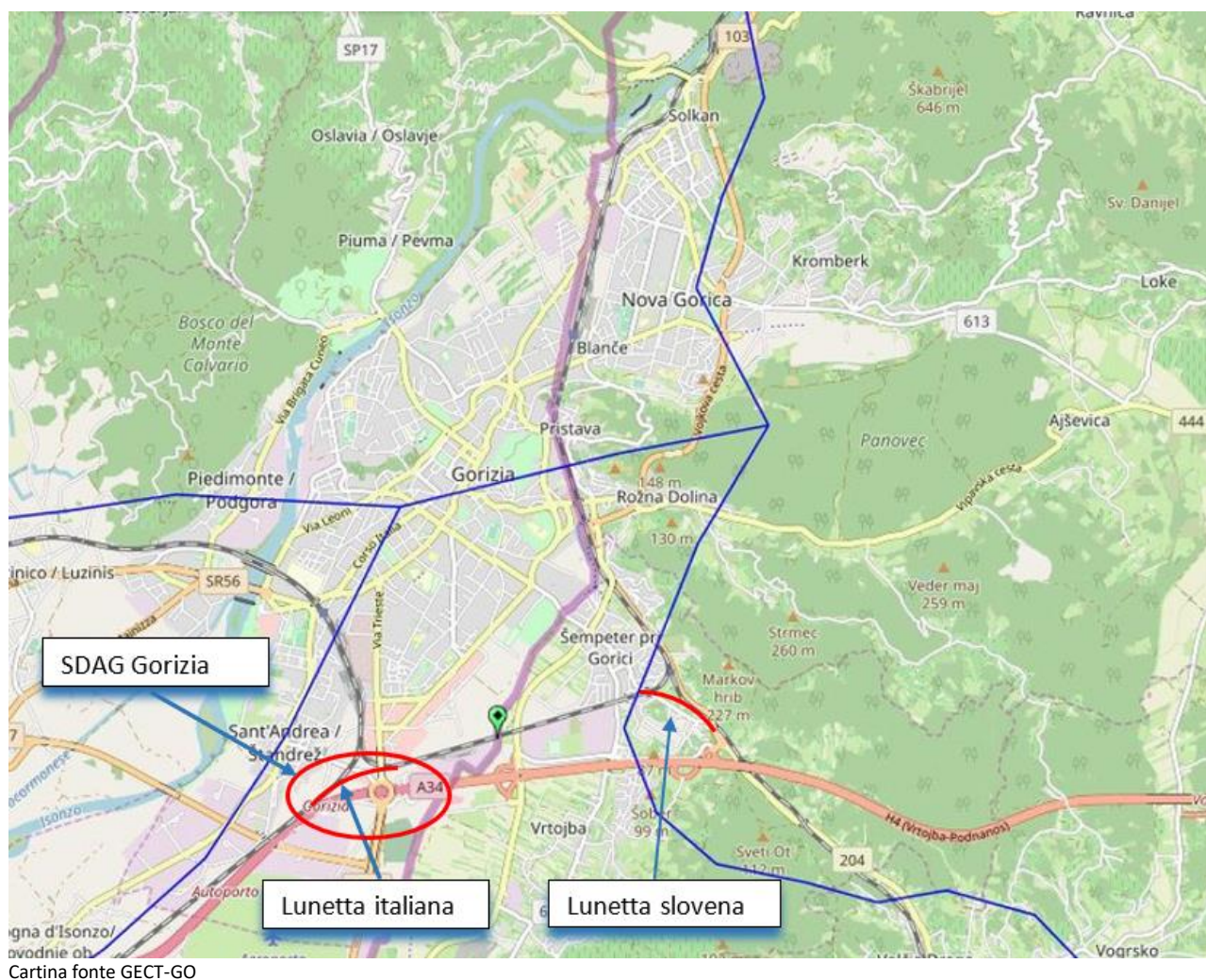
SDAG si estende su un'area complessiva di 600.000 metri quadri. La struttura è divisa in due settori, di pari superficie: l'Autoporto, a occidente della SS 55, e la Stazione confinaria, a ridosso del confine. I piazzali di sosta dei veicoli hanno una superficie di oltre 85.000 metri quadri.

I magazzini comuni hanno un'area complessiva di oltre 28.000 metri quadri; nella struttura sono inoltre presenti magazzini reefer per una superficie di 2.800 metri quadri nel 2016 ai quali si è recentemente aggiunta una nuovissima struttura dedicata al carico refrigerato dotata di una capacità complessiva di stoccaggio di 34.000 m<sup>3</sup> in 11 celle frigo indipendenti.

Il terminal intermodale (20.000 metri quadri di piazzali operativi) è situato nell'area della Stazione confinaria. I binari operativi sono 5 per una lunghezza complessiva di 1.700 m (1 binario da 500 m, 2 binari da 385 m, 1 binario da 350 m e 1 binario da 340 m).

Il terminal è situato sulla linea ferroviaria Gorizia – San Pietro/Vertoiba e dispone anche di un sistema RoLa costituito da pedane di cemento e rampe di carico poste lungo l'asse ferroviario principale.

## Progetti di sviluppo



Attualmente i convogli provenienti e diretti a Trieste e quindi sul primario collegamento con l'accesso al mare, necessitano di una doppia manovra con cambio di locomotore presso lo Scalo di Gorizia rendendo l'ingresso nel Terminal lento e costoso.

Questa è la ragione per la quale il maggiore collo di bottiglia, ben noto e più volte segnalato nel corso degli anni, è la **manca** della cosiddetta "lunetta" di raccordo tra la linea Gorizia – San Pietro/Verthoiba e la linea Trieste – Udine in direzione Trieste.

L'iter burocratico sembra finalmente arrivato ad una fase esecutiva e RFI ha calendarizzato il completamento dell'opera entro il 2025 (durata dei lavori complessiva circa 40 mesi) che prevede inoltre anche l'elettrificazione integrale della parte di linea di sua pertinenza.

Nel contesto della stessa, SDAG provvederà (con fondi regionali) anche ad un opportuno adeguamento delle strutture ferroviarie di manovra e di imbarco/sbarco del Terminal con elettrificazione del fascio di manovra e allungamento dei binari di presa consegna per consentire la manovra di treni da 740 metri di lunghezza tramite l'abbattimento di alcune strutture del terminal non più operative.

In parallelo con quanto sopra esiste una situazione analoga nella zona confinaria di parte slovena dove è necessario costruire una simile lunetta che eviti la manovra attraverso la stazione di Nova Gorica per l'inserimento sulla linea di corsa in direzione Lubiana all'altezza dello snodo di Sempeter-Verthoiba senza necessità di manovra sulla stazione di Nova Gorica.

Quest'opera potrebbe essere cantierabile in tempi congrui per integrarsi con i lavori della lunetta italiana.

Esiste inoltre un importante progetto di svincolo che prevede, in parallelo con quest'ultima iniziativa, un collegamento diretto tra Verthoiba e SDAG che prescinde dal discorso di linea.

Senza questo svincolo, l'accesso diretto a SDAG dalla rete slovena dovrebbe comunque passare con manovra via Stazione di Gorizia limitando fortemente di fatto l'attrattiva di SDAG dalla direzione slovena.

Trattasi di un binario parallelo a quello di linea della lunghezza circa 700 metri quasi esclusivamente in territorio sloveno e su aree libere da vincoli particolari.

Nell'ambito del **progetto regionale ZLS che prevede anche un indirizzo transfrontaliero per le regioni di confine come FVG**, questi adeguamenti del collegamento diretto con la rete slovena combinato con la lunetta italiana, migliorano decisamente le opportunità di espansione e di traffici incrociati nelle due direzioni le opportunità commerciali ed operative non solo di SDAG ma anche dei territori limitrofi e non e l'attrattività anche per soggetti stranieri delle "facilities" proposte dalla normativa ZLS.

## 6.2.4 Interporto di Trieste (Terminal intermodale di Trieste- Ferneti)

### Società e struttura societaria

Interporto di Trieste S.p.A. è la Società proprietaria del Terminal intermodale sito nell'area triestina di Ferneti, sul confine con la Slovenia.

Questa struttura, pensata nel 1972 come Autoporto di confine con la Jugoslavia ed operativa dal 1978, ha successivamente seguito quelli che sono stati i totali cambiamenti geopolitici dell'area e dei relativi traffici diventando Terminal Intermodale nel 1997 e adeguandosi nel 2004 alla caduta del confine con l'entrata della Slovenia nella UE.

Nel 2010 infine è stato realizzato il nuovo collegamento ferroviario con la stazione di Villa Opicina valorizzando di fatto il potenziale e l'operatività complessiva intermodale della struttura, integrata con il collegamento ferroviario diretto con il Porto Franco Nuovo di Trieste che ne ha determinato a tutti gli effetti la funzione di infrastruttura retro-portuale.

Negli ultimi anni Ferneti ha vissuto un periodo estremamente dinamico dal punto di vista societario nell'ambito dello sviluppo del progetto Regione Porto FVG perseguito dall'Autorità di Sistema Portuale e dalla Regione FVG tramite la società finanziaria Friulia.

A fine 2017 è stata finalizzata l'acquisizione delle aree "ex Wartsila" (nella Zona Industriale di Bagnoli della Rosandra presso Trieste) dove è stata costituita la struttura denominata "FreeEste", che opera dal 2019 in regime di Porto Franco.

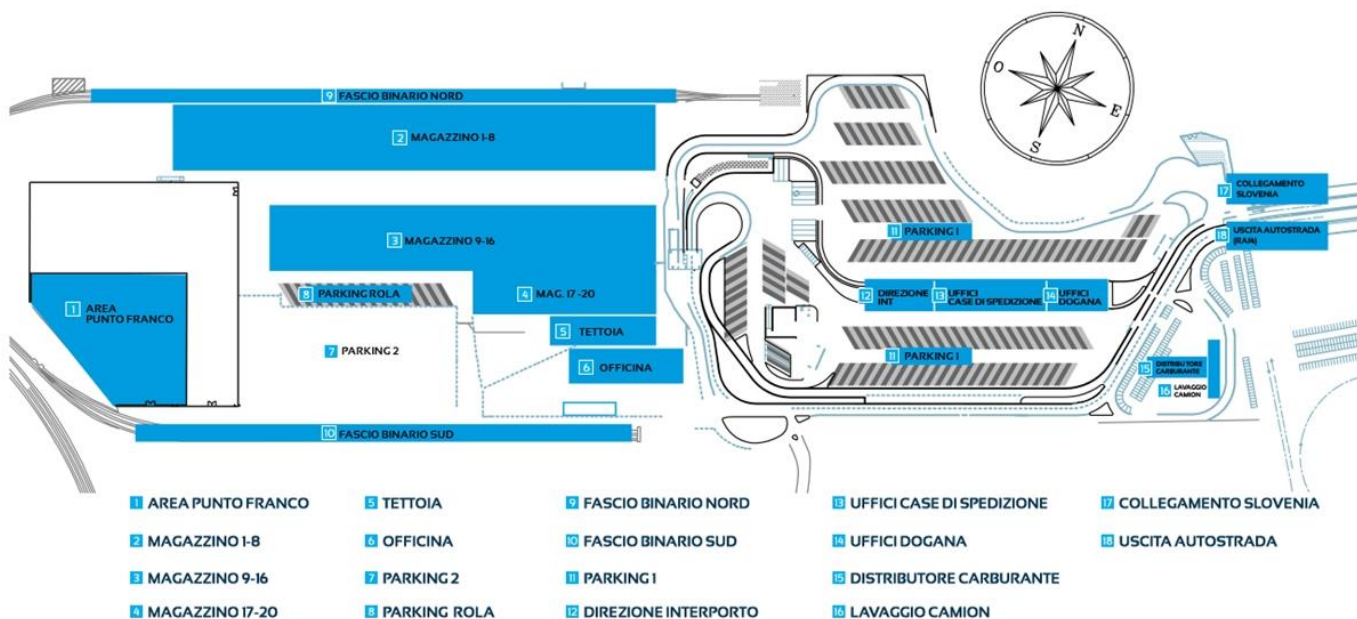
Dal punto di vista societario i passaggi più importanti recenti sono stati l'acquisizione della quota di maggioranza dell'Interporto di Cervignano, l'entrata nella compagine societaria prima del Municipio di Gorizia e poi di Duisburger Hafen AG.

Attuale compagine societaria:

	QUOTA AZIONARIA
<b>INTERPORTO DI TRIESTE S.p.A.</b>	100,00%
<b>AZIONISTI</b>	
Friulia S.p.A.	31,99%
Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale	20,00%
Camera di Commercio dell'Industria e Artigianato Venezia Giulia	16,44%
Duisburger Hafen Ag	15,00%
Comune di Trieste	11,05%
Comune di Monrupino	5,52%
Municipio di Gorizia	0,00005%

Fonte: visura camerale

## Planimetria e infrastrutture



Fonte Interporto di Trieste SpA

Trovandosi lungo la direttrice del Corridoio TEN-T Mediterraneo (ex n.5) che congiunge Barcellona a Kiev, svolge quindi un ruolo di piattaforma logistica per i traffici terrestri Est-Ovest.

Il Terminal dispone di una superficie totale di 350.000 m<sup>2</sup> sui quali insistono magazzini coperti per 30.000 m<sup>2</sup>, disponibili per deposito merci sia nazionali che estere, un'area di parcheggio camion di 80.000 m<sup>2</sup> e ulteriori aree scoperte destinate alla movimentazione merci di circa 50.000 m<sup>2</sup> di cui una in regime di Porto Franco.

Il raccordo ferroviario si compone di due separati fasci di binari per complessive 6 aste di movimentazione della lunghezza di tra i 350 e i 450 metri l'una.

Il Terminal si trova direttamente raccordato con la rete autostradale italiana e slovena senza alcun collo di bottiglia intermedio.

Nell'ambito del suo ruolo di area retro-portuale del Porto di Trieste, il terminal agisce dal 2015 come back-up per i camion "turchi" in imbarco con parcheggio, procedure e pratiche di pre-imbarco che vengono colà eseguite grazie a specifici accordi con i terminalisti portuali e l'Agenzia delle Dogane e con il patrocinio dell'Autorità Portuale.

Questo servizio integrativo è essenziale per permettere di alleggerire e gestire al meglio la situazione di piazzale del Porto Nuovo.

## FreeEste

Veduta aerea Free Este



Fonte AIOM Trieste

Il comprensorio denominato **FreeEste** è situato in area adiacente al grande stabilimento Wartsila di Bagnoli della Rosandra. Attivo dal 2018 e con il regime di Porto Franco dal 2019, dispone attualmente di una superficie di 240.000 m<sup>2</sup> di cui 74.000 m<sup>2</sup> con 3 capannoni industriali coperti.

Il terminal FreeEste dispone di collegamento diretto ferroviario con la Stazione di Aquilinia (RFI) scalo in corso di ripristino e aggiornamento per le presenti e future esigenze della movimentazione ferroviaria del porto giuliano ed in specifico dell'area denominata "porto industriale".

### Progetti di sviluppo

Oltre ad alcune opere di miglioramento sia di struttura ferroviaria che di piazzale camion nell'area di Ferneti, sono in corso a FreeEste anche ulteriori lavori di adeguamento del raccordo ferroviario e ampliamento dell'area coperta ai fini delle nuove importanti attività internazionali che hanno già confermato i loro programmi di insediamento e sviluppo.

È prevista inoltre l'attivazione di un'area attrezzata a magazzino refrigerato inizialmente da 20.000 posti pallet.

In particolare, il comprensorio di FreeEste è di alto interesse anche per lo studio inerente la ZLS per le sue prerogative di Porto Franco e per la sua vocazione anche ad insediamenti ed utilizzo industriale di trasformazione e manipolazione.

### 6.2.5 Polo intermodale dell'Aeroporto di Trieste

Nel contesto di questo studio per la ZLS il complesso viene considerato unicamente per una potenzialità di trasporto merci e non passeggeri.

### Società e struttura societaria

Nato negli anni '30 del Novecento e sito a Ronchi dei Legionari (Go) come struttura dell'Aviazione Militare, nel dopoguerra assume progressivamente il ruolo di aeroporto regionale civile iniziando i voli regolari passeggeri negli anni '60 e proseguendo con i necessari adeguamenti strutturali e tecnici richiesti per operare con alta frequenza di voli giornalieri gli aeromobili anche di grandi dimensioni.

Lo scalo è gestito da **Aeroporto Friuli Venezia Giulia S.p.A.** (dal 1997) col nome commerciale di **Trieste Airport - Friuli Venezia Giulia.**

Dal 2019 la Società di gestione dell'aeroporto è partecipata per il 55% dal fondo italiano F2i SGR, socio di maggioranza, e per il restante 45% dalla Regione Friuli Venezia Giulia (precedente azionista unico dal 2010).

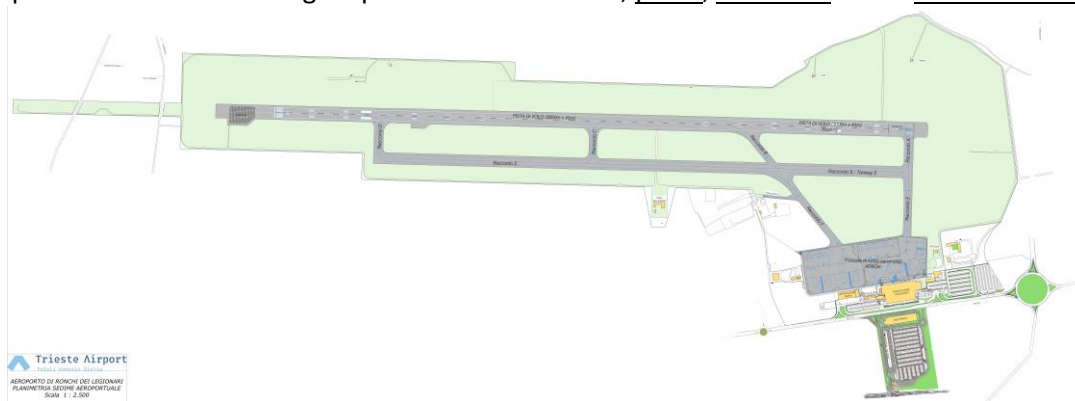
## Planimetria e infrastrutture

Anche in questo punto concentriamo la descrizione ai temi inerenti il traffico "cargo".

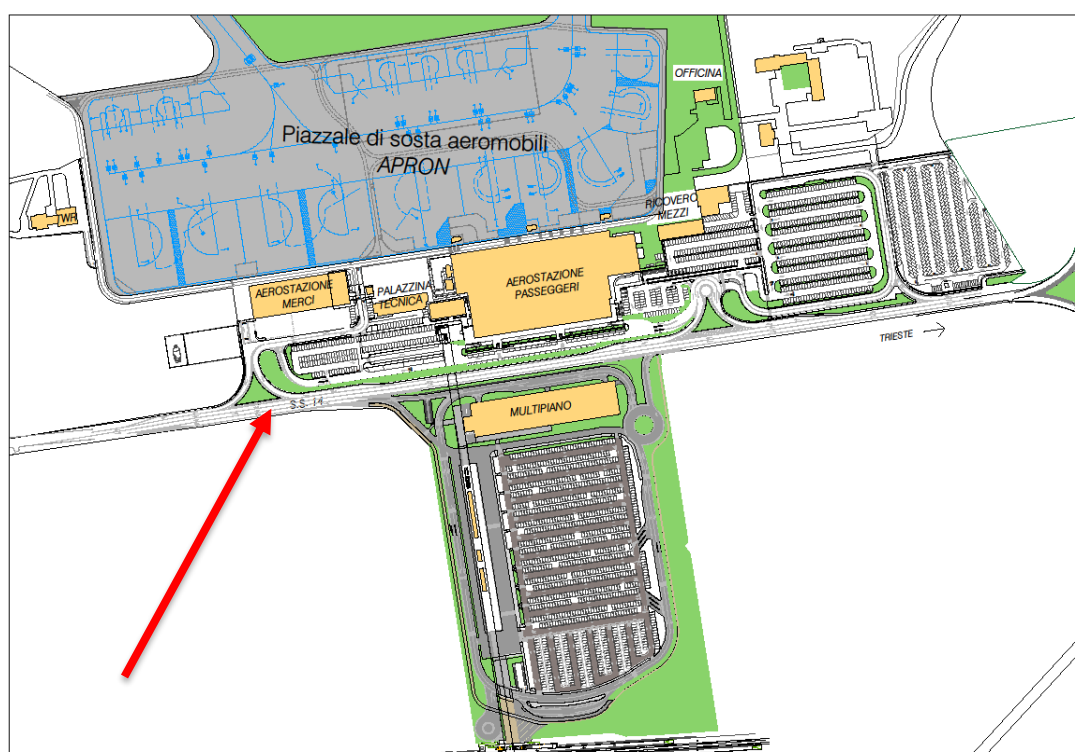
Lo scalo si trova in posizione abbastanza centrale dal punto di vista regionale e ottimamente collegato con la rete autostradale (A4) con svincolo semidedicato a 2Km dalla statale 14 sulla quale si affaccia direttamente il Terminal aeroportuale.

Dal 2018 lo scalo dispone di un polo intermodale che consiste in una nuova stazione ferroviaria dedicata sulla linea Trieste-Venezia, stazione passante per servizio passeggeri, denominata "Trieste Airport-Ronchi dei Legionari" collegata al terminal passeggeri tramite una passerella sopraelevata automatizzata che serve anche una nuova autostazione per pullman, un parcheggio multipiano da 500 posti e uno a raso da 1000 posti.

**Dal punto di vista cargo** la struttura dispone di un terminale dedicato dove sono possibili tutte le operazioni su ogni tipo di aeromobile e con ogni tipo di merce unitizzata, pallet, container ULD e trasbordo intermodale.



Fonte Trieste Airport - FVG



Fonte Trieste Airport - FVG

## Progetti di sviluppo

Per quanto attiene il cargo va velocemente spiegato il contesto del trasporto aereo.

Il trasporto cargo avviene principalmente con carico unitizzato in unità ULD (pallets o container)

Per imbarcare queste unità si devono utilizzare aeromobili passeggeri con stiva di adeguate dimensioni e predisposizione oppure aeromobili full cargo.

Attualmente, la maggior parte delle linee e dei collegamenti operati all'aeroporto - tratte punto-a-punto, generalmente low-cost - sono gestite da compagnie aeree che non prevedono il trasporto di merci a bordo. Il cargo è quindi trasportato solo sui voli da/per gli hub passeggeri come merce da stiva (piccole spedizioni di alto valore e/o deperibili) oppure in modalità RFS - Road Feeder Service (di solito spedizioni multi-merceologiche consolidate su pallet), ovvero con collegamenti di compagnia aerea effettuati da camion su strada (la cosiddetta merce "aviocamionata"). Alcuni voli *all-cargo* vengono invece effettuati in caso di necessità di trasporti eccezionali (per pesi e dimensioni) a lungo raggio."

I servizi full cargo regolari sono effettuati su rotte prevalentemente intercontinentali ad altissima quantità/densità di merce aerea, praticamente sempre e solo tra grandi centri logistici a carattere globale.

Non ci sono quindi attualmente i presupposti e gli *inducement* per attrarre l'interesse dei grossi player del trasporto cargo aereo.

Pertanto, le opportunità per il mercato del FVG vanno in questo momento unicamente inquadrare nel possibile trasporto di nicchia con gli aeromobili ed i servizi che scalano regolarmente Trieste Airport.

Il possibile incremento intensivo del cargo aeroportuale in Regione nel breve/medio termine potrebbe comunque passare attraverso lo sviluppo del settore RFS (aviocamionato), con il coinvolgimento di qualche vettore a carattere globale che sia anche un player importante nel settore cargo per garantire accessibilità frequente diretta ad una vasta quantità di origini/destinazioni a costi concorrenziali.

## 7 Regolamento UE 1315/2013 11 dic 2013 (orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti): estratto dei criteri di riferimento principali attinenti alle ZES/ZLS

Premessa: a titolo di promemoria si menzionano alcuni passaggi (tratti dalla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea L 348 del 20.12.2013) di questo essenziale Regolamento che fa da base a tutta la logistica coordinata e la politica dei trasporti dell'Unione Europea e costituisce punto di riferimento anche per i criteri fondanti delle Zone Logistiche.

Nota:

Il vigente regolamento è in corso di sostituzione/aggiornamento come da proposta della Commissione Europea di data 14/12/2021

**Proposal for a**

**REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL**

**on Union guidelines for the development of the trans-European transport network, amending Regulation (EU) 2021/1153 and Regulation (EU) No 913/2010 and repealing Regulation (EU) 1315/2013**

**Capo 1 Principi Generali:**

**Art.1 (Orientamenti)**

- "stabilisce orientamenti per lo sviluppo di una rete transeuropea dei trasporti comprendente una struttura a doppio strato che consiste nella **rete globale** e nella **rete centrale**; quest'ultima è istituita sulla base della rete globale"

- "individua progetti di interesse comune e specifica i requisiti da rispettare per la gestione dell'infrastruttura della rete transeuropea dei trasporti"

**Art. 2 (Ambito di applicazione)**

Il presente regolamento si applica alla rete transeuropea dei trasporti quale figura nelle mappe contenute nell'allegato I. La rete transeuropea dei trasporti comprende infrastrutture di trasporto e applicazioni telematiche, nonché misure che promuovono la gestione e l'uso efficienti di tale infrastruttura e rendono possibili l'istituzione e la gestione di servizi di trasporto efficienti e sostenibili.

2. L'infrastruttura della rete transeuropea dei trasporti è costituita dall'infrastruttura per il trasporto ferroviario, il trasporto sulle vie navigabili interne, il trasporto stradale, il trasporto marittimo, il trasporto aereo e il trasporto multimodale, di cui alle pertinenti sezioni del capo II.

**Art. 3 (Definizioni)**

**delle quali rimarchiamo le seguenti:**

q) "**strozzatura**": barriera fisica, tecnica o funzionale che introduce un'interruzione in un sistema, compromettendo la continuità dei flussi su lunghe distanze o transfrontaliera, e che può essere eliminata mediante la creazione di nuove infrastrutture o il sostanziale ammodernamento delle infrastrutture esistenti, che potrebbero apportare notevoli miglioramenti atti a risolvere le limitazioni dovute alle strozzature stesse;

r) "**piattaforma logistica**": area direttamente collegata all'infrastruttura di trasporto della rete transeuropea dei trasporti che comprende almeno un terminale merci e permette lo svolgimento di attività logistiche;

s) "**terminale merci**": struttura attrezzata per il trasbordo tra almeno due modi di trasporto o tra due sistemi ferroviari diversi e per lo stoccaggio temporaneo delle merci, quale un porto, un porto interno, un aeroporto o un terminale ferroviario-stradale.

**Art. 6 (La struttura a doppio strato della rete transeuropea dei trasporti)**

1. Lo sviluppo graduale della rete transeuropea dei trasporti è conseguito in particolare realizzando una struttura a doppio strato, basata su un approccio metodologico coerente e trasparente, comprendente **una rete globale e una rete centrale**;

2. La **rete globale** è costituita da tutte le infrastrutture di trasporto, esistenti e pianificate, della rete transeuropea dei trasporti, nonché da misure che ne promuovono l'uso efficiente e sostenibile sul piano sociale e ambientale. Essa è individuata e sviluppata in conformità a quanto disposto nel capo II;
3. La **rete centrale** consiste di quelle parti della rete globale che rivestono la più alta importanza strategica ai fini del conseguimento degli obiettivi per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti. Essa è individuata e sviluppata in conformità a quanto disposto nel capo III.

#### **SEZIONE 4 Infrastruttura del trasporto marittimo e autostrade del mare**

##### **Art. 20 Componenti dell'infrastruttura**

1. L'infrastruttura del trasporto marittimo comprende, in particolare:
- c) i porti marittimi, compresa l'infrastruttura necessaria per le operazioni di trasporto all'interno **dell'area portuale**;
  - d) le connessioni dei porti con altri modi della rete transeuropea dei trasporti;
  - i) le autostrade del mare;
  - j) le attrezzature connesse;
  - k) le applicazioni telematiche, compresi i servizi marittimi elettronici e il VTMISS.
2. I porti marittimi sono punti di entrata e uscita per le infrastrutture terrestri della rete globale e soddisfano almeno uno dei seguenti criteri:
- a) il volume totale annuo del traffico passeggeri supera lo 0,1 % del volume totale annuo del traffico passeggeri di tutti i porti marittimi dell'Unione. Il valore di riferimento per questo volume totale è rappresentato dalla media triennale disponibile più recente, basata sulle statistiche pubblicate da Eurostat;
  - b) il volume totale annuo delle merci, per le operazioni di carico di merci sia sfuse che non sfuse, supera lo 0,1 % del corrispondente volume totale annuo del carico di merci movimentate in tutti i porti marittimi dell'Unione. Il valore di riferimento per questo volume totale è rappresentato dalla media triennale disponibile più recente, basata sulle statistiche pubblicate da Eurostat;
  - c) il porto marittimo è situato su un'isola e costituisce il solo punto di accesso ad una regione NUTS 3 nella rete globale;
  - d) il porto marittimo è situato in una regione ultraperiferica o periferica, fuori da un raggio di 200 km dal porto più vicino nella rete globale.
3. Le attrezzature connesse alle infrastrutture del trasporto marittimo possono comprendere, in particolare, attrezzature per la gestione del traffico e del carico merci, per la riduzione degli effetti negativi, compresi quelli ambientali, e per l'uso di combustibili alternativi, nonché attrezzature che assicurino la navigabilità per tutto l'arco dell'anno, tra cui dispositivi rompighiaccio e attrezzature per ricerche idrogeologiche, per il dragaggio, la manutenzione e la protezione del porto e degli accessi al porto.

##### **Art. 21 Autostrade del mare**

1. Le autostrade del mare, che rappresentano la dimensione marittima delle reti transeuropee dei trasporti, contribuiscono alla realizzazione di uno spazio europeo dei trasporti marittimi senza barriere. Le autostrade del mare consistono in rotte marittime a corto raggio, porti, attrezzature e infrastrutture marittime connesse, nonché impianti, come anche in formalità amministrative semplificate che permettono il trasporto marittimo a corto raggio o servizi mare-fiume tra almeno due porti, incluse le connessioni con il retroterra. Le autostrade del mare comprendono:
- a) i collegamenti marittimi tra porti marittimi della rete globale o tra un porto della rete globale e un porto di un paese terzo qualora tali collegamenti siano di importanza strategica per l'Unione; IT L 348/14 Gazzetta ufficiale dell'Unione europea 20.12.2013;
  - b) impianti portuali, terminali merci, piattaforme logistiche e interporti situati al di fuori dell'area portuale ma associati alle operazioni portuali, tecnologie di informazione e comunicazione (TIC) come sistemi

elettronici di gestione della logistica, e procedure doganali, amministrative e di protezione e sicurezza, in almeno uno Stato membro;

c) infrastrutture per l'accesso diretto alla terra e al mare.

2. I progetti di interesse comune per le autostrade del mare nella rete transeuropea dei trasporti sono proposti da almeno due Stati membri. Essi comprendono:

a) un collegamento marittimo e le sue connessioni con il retroterra all'interno della rete centrale tra due o più porti della rete centrale;

b) un collegamento marittimo e le sue connessioni con il retroterra tra un porto della rete centrale e porti della rete globale, con un'attenzione speciale per le connessioni con il retroterra dei porti della rete centrale e globale.

3. I progetti di interesse comune per le autostrade del mare nella rete transeuropea dei trasporti possono comprendere anche attività che comportano più ampi benefici e non sono collegate a porti specifici, come servizi e azioni per sostenere la mobilità di persone e merci, le attività per migliorare le prestazioni ambientali, ad esempio l'erogazione di elettricità da reti elettriche terrestri che aiuterebbero le navi a ridurre le emissioni, per rendere disponibili dispositivi rompighiaccio, le attività dirette a garantire la navigabilità per tutto l'arco dell'anno, le operazioni di dragaggio, e gli impianti di rifornimento di combustibili alternativi, nonché l'ottimizzazione dei processi, delle procedure e dell'elemento umano, le piattaforme TIC e i sistemi di informazione, tra cui sistemi di gestione del traffico e di comunicazione elettronica.

4. Entro due anni dalla sua designazione, ai sensi dell'articolo 45, il coordinatore europeo delle autostrade del mare presenta un piano di attuazione dettagliato relativo alle autostrade del mare basandosi su esperienze e sviluppi relativi ai trasporti marittimi dell'Unione come anche al traffico previsto su dette autostrade.

#### **Art. 22 Requisiti concernenti l'infrastruttura di trasporto**

1. Gli Stati membri garantiscono che:

a) i porti marittimi siano connessi con linee ferroviarie o strade e, ove possibile, vie navigabili interne della rete globale, salvo ove limitazioni fisiche impediscano tali connessioni;

b) i porti marittimi che assicurano il traffico merci offrano almeno un terminale che sia aperto agli utenti in modo non discriminatorio e applichi tariffe trasparenti;

c) i canali marittimi, i tratti navigabili dei porti e gli estuari colleghino due mari o permettano di accedere a porti marittimi dal mare e corrispondano almeno alle vie navigabili interne di classe VI.

2. Gli Stati membri garantiscono che i porti dispongano delle attrezzature necessarie a contribuire alle prestazioni ambientali delle navi nei porti, in particolare gli impianti di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e i residui del carico, in conformità alla direttiva 2000/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (1), e nel rispetto della pertinente normativa dell'UE.

3. Gli Stati membri attuano il sistema VTMS e SafeSeaNet come previsto nella direttiva 2002/59/CE e forniscono servizi marittimi elettronici, compresi, in particolare, servizi marittimi di interfaccia unica, come previsto dalla direttiva 2010/65/UE.

#### **Art. 23 Priorità per lo sviluppo dell'infrastruttura marittima**

Nel promuovere progetti di interesse comune relativi all'infrastruttura marittima e oltre alle priorità di cui all'articolo 10 è data priorità a quanto segue:

a) promuovere le autostrade del mare, compresa la navigazione su rotte brevi, favorire lo sviluppo delle connessioni con l'entroterra e, in particolare, sviluppare misure che migliorino le prestazioni ambientali del

trasporto marittimo secondo i requisiti applicabili in conformità del diritto dell'Unione o degli accordi internazionali pertinenti;

- b) l'interconnessione dei porti marittimi con le vie navigabili interne;
- c) l'attuazione del VTMS e dei servizi marittimi elettronici;
- d) l'introduzione di nuove tecnologie e l'innovazione per la promozione di combustibili alternativi e il trasporto marittimo ad efficienza energetica, ivi compreso il GNL;
- e) modernizzare ed estendere la capacità dell'infrastruttura necessaria per le operazioni di trasporto all'interno dell'area portuale.

## SEZIONE 6 Infrastruttura di trasporto multimodale

### Art. 27 Componenti dell'infrastruttura

I terminali merci e le piattaforme logistiche sono conformi almeno ad uno dei seguenti criteri:

- a) il loro trasbordo annuo di merci supera, per le operazioni di carico di merci non sfuse, 800 000 tonnellate o supera, per le operazioni di carico di merci sfuse, lo 0,1 % del corrispondente volume totale annuo del carico di merci movimentate in tutti i porti marittimi dell'Unione;
- b) se in una regione NUTS 2 non esiste né un terminale merci né una piattaforma logistica conforme alla lettera a), il terminale o la piattaforma in questione sono il principale terminale merci o la principale piattaforma logistica designati dallo Stato membro interessato, che siano collegati almeno alla rete stradale e ferroviaria della regione NUTS.

### Art. 29 Priorità per lo sviluppo dell'infrastruttura di trasporto multimodale

Nel promuovere progetti di interesse comune relativi all'infrastruttura di trasporto multimodale e oltre alle priorità generali di cui all'articolo 10 è data priorità a quanto segue:

- a) **fornire un'effettiva interconnessione e integrazione dell'infrastruttura della rete globale, anche attraverso l'infrastruttura di accesso, ove necessario, e attraverso terminali merci e piattaforme logistiche;**
- b) **rimuovere i principali ostacoli tecnici e amministrativi al trasporto multimodale;**
- c) sviluppare un flusso di informazioni ininterrotto tra i modi di trasporto e permettere la fornitura di servizi multimodali e unimodali in tutto il sistema di trasporto transeuropeo.

## Capo III La rete centrale

### Art. 38 Identificazione della rete centrale

1. La **rete centrale**, come riportata sulle carte di cui all'allegato I, consiste in quelle parti della **rete globale** che rivestono la più alta importanza strategica ai fini del conseguimento degli obiettivi della politica relativa alla rete transeuropea dei trasporti e rispecchia l'evoluzione della domanda di traffico e la necessità del trasporto multimodale. Essa contribuisce in particolare a far fronte al fenomeno della crescente mobilità e ad assicurare norme di sicurezza elevate, concorrendo inoltre allo sviluppo di un sistema di trasporti a basse emissioni di carbonio.

2. La rete centrale è interconnessa attraverso nodi e offre collegamenti tra gli Stati membri e con le reti infrastrutturali di trasporto dei paesi vicini.

- ii) linee merci della rete centrale quali indicate nell'allegato I: **almeno 22,5 t di carico per asse, 100 km/h di velocità e la possibilità di far viaggiare treni con una lunghezza di 740 m;**
- iii) piena realizzazione dell'ERTMS.

Nota dell'autore:

NUTS 1: comprende le principali regioni socio-economiche con popolazione compresa tra i 3 e i 7 milioni di persone, ad esempio i Länder in Germania, le regiony in Polonia e le macroregioni in Romania;

NUTS 2: comprende le regioni di base per l'applicazione delle politiche regionali con popolazione compresa tra gli 800 000 e i 3 milioni di persone, ad esempio le provinces in Belgio, le regioner in Danimarca e gli oblasti nella Repubblica ceca;

NUTS 3: comprende le piccole regioni per diagnosi specifiche, con popolazione compresa tra le 150 000 e le 800 000 persone, ad esempio gli oblasti in Bulgaria e le province in Italia.



Per motivi pratici legati alla disponibilità di dati e alla implementazione di politiche regionali la nomenclatura Nuts si basa soprattutto sulla classificazione istituzionale. La Nuts è una classificazione gerarchica a cinque livelli: ogni stato membro (Nuts 0) è diviso in un numero intero di regioni Nuts 1 (corrispondenti in Italia ad 11 regioni o aggregati di regioni come Piemonte-Liguria-Valle d'Aosta Triveneto ecc.) ciascuna delle quali è a sua volta suddivisa in un numero intero di regioni di livello Nuts 2 (in Italia le 20 regioni amministrative) ciascuna delle quali suddivisa ancora in un numero intero di Nuts 3 (le province) e così via.

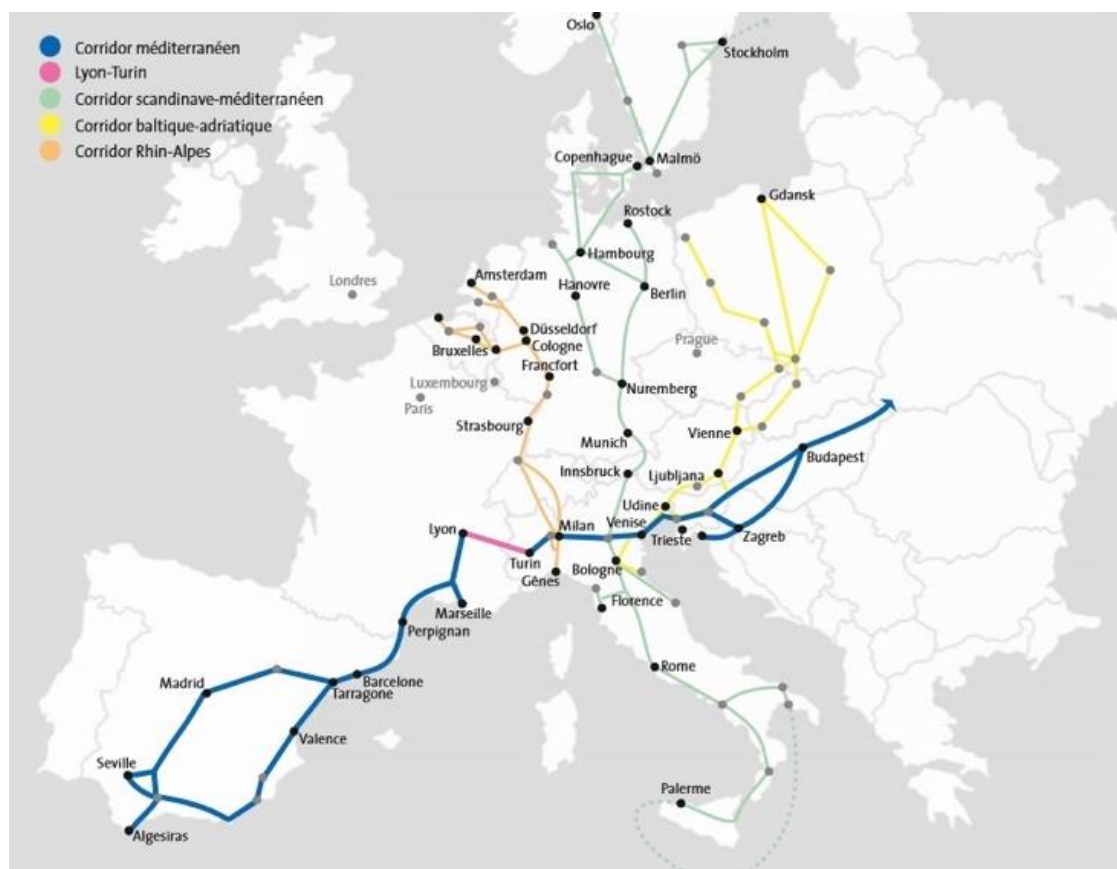
Il completamento della *Core Network* (rete centrale) è programmato per il 2030 e per sostenerne la realizzazione coordinata tra i diversi Stati la UE ha identificato nove "Corridoi".

Le reti TEN-T sono un insieme di infrastrutture lineari (ferroviarie, stradali e fluviali) e puntuali (nodi urbani, porti, interporti e aeroporti) considerate rilevanti a livello comunitario.

La Core Network è costituita dai nodi urbani a maggiore densità abitativa, dai nodi intermodali di maggiore rilevanza e dalle relative connessioni. Oggi la priorità a livello europeo è quella di assicurare la continuità dei Corridoi, realizzando i collegamenti mancanti, assicurando collegamenti tra le differenti modalità di trasporto, eliminando i colli di bottiglia esistenti.

Quattro dei nove Corridoi TEN-T interessano l'Italia e due di essi interessano direttamente il Friuli-Venezia Giulia:

- il Corridoio Mediterraneo attraversa il Nord Italia da Ovest ad Est, congiungendo Torino, Milano, Verona, Venezia, **Trieste (FVG)**, Bologna e Ravenna;
- il Corridoio Reno Alpi passa per i valichi di Domodossola e Chiasso e giunge al porto di Genova;
- il Corridoio Baltico Adriatico collega l'Austria e la Slovenia ai porti del Nord Adriatico di Trieste, Venezia e Ravenna, passando per **Udine (FVG)**, Padova e Bologna;
- il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo parte dal valico del Brennero e collega Trento, Verona, Bologna, Firenze, Livorno e Roma con i principali centri urbani del sud come Napoli, Bari, Catanzaro, Messina e Palermo.



Fonte Gazzetta ufficiale dell'Unione europea L 348 del 20.12.2013

## 8 La rete ferroviaria principale di riferimento del FVG

### 8.1 Rete EU (ex Reg. UE 1315/2013)

**Rete globale:** ferrovie, porti e terminali ferroviario-stradali (TFS) **Rete centrale:** ferrovie (trasporto merci), porti e terminali ferroviario-stradali (TFS)



Fonte Gazzetta ufficiale dell'Unione europea L 348 del 20.12.2013

### 8.2 Criteri generali della rete italiana: AV/AC e ERTMS/ETCS

Senza entrare in dettagli tecnici che non attengono a questo studio si ritiene comunque utile menzionare alcuni criteri di riferimento seguiti da RFI nei programmi di sviluppo e aggiornamento della rete ferroviaria di concerto con le politiche europee ed in particolare al Reg. 1315/2013.

Concetto di AV (Alta Velocità): si intende il complesso di linea e di sistemi di gestione traffico che permettono il traffico di treni a velocità di almeno 250 Km/h.

Concetto di AC (Alta Capacità): si intende il complesso di sistemi di gestione traffico che permettono l'ottimizzazione della frequenza dei convogli a velocità fino a 150 Km/h sia su linee "convenzionali" sia su quelle "Alta Velocità".

AV richiede nella grande maggioranza di casi la realizzazione di nuovi tracciati con caratteristiche di percorso (raggi di curvatura, pendenze, sicurezza, etc.) che non sono spesso disponibili sui tracciati ordinari oltre a sistemi di gestione e controllo traffico (in particolare allo standard ERTMS/ETCS ovvero ad un sistema di gestione e controllo del traffico evoluto e interattivo adottato dalla EU).

La realizzazione di tali tracciati richiede tempi lunghi e investimenti molto elevati ed è destinata quasi esclusivamente al traffico passeggeri a medio-lungo raggio.

AC invece non richiede necessariamente la realizzazione di nuovi tracciati ma è invece indispensabile l'adeguamento dei sistemi di gestione del traffico agli standard EU (in particolare allo standard ERTMS/ETCS) anche su linee preesistenti e destinate sia al traffico passeggeri che merci ad altissima intensità di convogli.

RFI usa spesso la terminologia AV/AC siccome le nuove linee AV sono "tecnicamente" compatibili per entrambi le necessità di traffico e quindi alla gestione di un traffico promiscuo utilizzando diverse finestre temporali per il passaggio di treni passeggeri AV (velocità superiori a 250 Km/h), e treni passeggeri/merci con velocità non superiori a 150 Km/h.

L'obiettivo di RFI, per il trasporto merci, è quello di adeguare la rete ferroviaria italiana ai criteri stabiliti dalla UE (740 m treni, del peso di 2.000 m tonnellate, Gabarit minimo P/C-410 - P/C 80), in grado di offrire un'alternativa affidabile e competitiva al trasporto tutto strada.

### 8.3 La rete FVG

La rete regionale FVG è la più aggiornata rispetto agli altri territori nazionali e risponde di già ai criteri di sagoma (Gabarit P/C 410 ovvero P/C 80) e di capacità peso 22,5 ton/asse.

Per quanto attiene all'adeguamento al sistema EMRTS/ETCS in corso di realizzazione, che ricordiamo è elemento necessario per disporre di una linea classificata AC, bisogna riferirsi al piano nazionale RFI in quanto tecnicamente l'adeguamento deve essere realizzato su tratte spesso pluriregionali.

**Rimane essenziale a nostro sommo avviso che TUTTE le tratte regionali afferenti al sistema intermodale sul quale si appoggia la ZLS sia appunto adeguata al più presto allo standard EMRTS/ETCS per permettere l'armonico sviluppo sia del traffico "shuttle" sia di quello a medio/lunga percorrenza destinato ai collegamenti principali con le destinazioni italiane e straniere collegate con il porto di Trieste ed il sistema Regione-Porto FVG.**



Fonte RFI

La rete regionale si sviluppa complessivamente per 466 Km di cui 299 Km a doppio binario.

Tutta la rete afferente al progetto di intermodalità predisposto per la ZLS si trova sulle "Linee fondamentali" (\*) a doppio binario elettrificato.

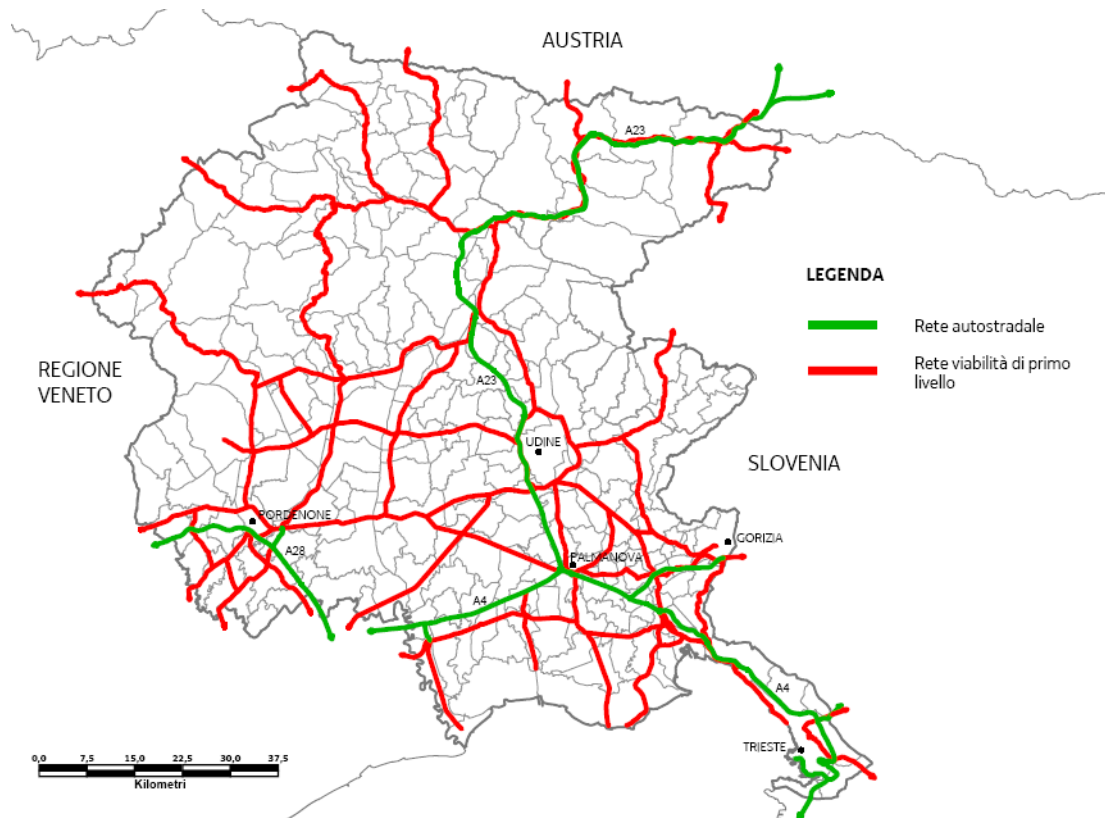
(\*) Questa denominazione RFI indica le linee principali della rete caratterizzate da un'alta densità di traffico e da una elevata qualità dell'infrastruttura, comprendono le direttrici internazionali e gli assi di collegamento fra le principali città italiane. La rete italiana viene completata dalle "Linee complementari" e dalle "Linee nodo".

## 9 La rete stradale principale di riferimento

### 9.1 Rete EU (ex Reg. UE 1315/2013)

Rete globale e centrale: strade, porti, terminali ferroviario-stradali (TFS) e aeroporti ex Reg. EU 1315/2013)

### 9.2 La rete FVG



La **Rete autostradale** a due e tre corsie è così suddivisa per ente gestore:

- Autostrade a gestione diretta dell'ANAS S.p.A.: Raccordo autostradale RA13 Lisert-Cattinara con diramazione RA14 Opicina - Ferneti in provincia di Trieste;
- Autostrade in concessione ad Autovie Venete S.p.A.: A4 Mestre - Lisert (tratto in territorio regionale: Latisana - Lisert); A23, tratto Palmanova - Udine, RA17 Villesse - Gorizia; A28 Portogruaro - Pordenone – Sacile - Conegliano (tratto in territorio regionale: Sesto al Reghena - Sacile);
- Autostrade in concessione ad Autostrade per l'Italia S.p.A.: A23, tratto Udine - Tarvisio (confine di stato con Austria).

La **Rete di viabilità ordinaria** si sviluppa su circa 1080 Km ed è gestita dalla Regione FVG (circa 85%) e dallo Stato (circa 15 %).

Si devono poi aggiungere:

**Strade provinciali** gestite dalle Amministrazioni provinciali competenti per territorio

**Strade comunali**

**Strade dei Consorzi di sviluppo industriale**

La rete complessiva di strade extraurbane (escluse le autostrade ed i raccordi autostradali) supera comunque i 3000 Km.

## 10 Concetto di Regione-Porto e applicazione alla ZLS

Il concetto di Regione-Porto, che verrà qui di seguito descritto, trova comunione di intenti e di obiettivi da parte della Regione Friuli Venezia Giulia e dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale (AdSPMAO).

È un progetto che prevede l'utilizzo immediato o comunque entro tempi brevi e previ coerenti adeguamenti, delle risorse logistiche ESISTENTI in Regione permettendo quindi l'offerta sul mercato sia regionale che internazionale di un prodotto logistico di alto livello e respiro con capacità operative nettamente superiori a quelle dei singoli porti regionali.

La vocazione naturale del sistema portuale del Friuli Venezia Giulia deve infatti confermare e ampliare sia il suo indirizzo europeo come portualità al servizio naturale della MittelEuropa sia come indispensabile strumento al servizio dell'economia e dell'industria regionale che su questi collegamenti deve concentrare la sua linea di trasporti marittimi sia di importazione che soprattutto di esportazione.

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale sta procedendo nel suo programma di utilizzo funzionale di alcune strutture logistiche regionali al fine di creare un Sistema Regione-Porto atto a sopportare a tempi brevi i previsti aumenti di traffico in particolare ferroviario da/per le direttrici principali (Baviera-Ungheria-Rep.Ceca-Austria etc) e quelle ulteriori che sono previste realizzarsi a breve con le aree della MittelEuropa e dei paesi dell'Est ed a ottimizzare le funzionalità di manovra estesa tramite interchanges con i vettori ferroviari da effettuarsi anche in strutture logistiche interne della Regione (Interporti) funzionali anche allo sviluppo del carico territoriale.

La politica dell'Autorità segue gli indirizzi contenuti nel Piano Strategico Nazionale della Portualità e della logistica 2015 e dal Decreto Legge 2016 sulla riforma della legge 84/94 ribaditi dalla Conferenza delle Regioni e Province Autonome nel 2017.

**Il PSNPL (Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica) ed i suoi derivati indicano in quest'ambito i seguenti concetti:**

1. infrastrutture utili, snelle e **condivise**;
2. integrazione modale e intermodalità;
3. collegamenti fra interporti porti e piattaforme logistiche;
4. applicazione di una logica sovraterritoriale anche a interporti e piattaforme logistiche;
5. piattaforme logistiche territoriali intese come il complesso di infrastrutture e servizi presenti su un territorio;
6. collegare questa evoluzione in particolare sotto il profilo della **governance** alla riforma dei porti;
7. possibilità di estendere alle aree retroportuali i regimi fiscali e doganali applicati ai porti del medesimo distretto.

**da cui viene richiesto che sia dato particolare impulso "inter alia":**

- a) alla promozione di catene logistiche dei porti-corridoio anche attraverso **accordi di partenariato** fra sistemi portuali e gestori di piattaforme logistiche;
- b) rafforzamento dell'integrazione tra i vari componenti della filiera logistica attraverso progetti integrati di sviluppo infrastrutturale, organizzativo e la condivisione di piattaforme ICT comuni;
- c) l'integrazione modale e la promozione del trasporto intermodale in specie marittimo e ferroviario;
- d) iniziative di marketing territoriale volte a valorizzare l'offerta di servizi ed infrastrutture...omissis... per quanto riguarda le imprese sul territorio;
- e) sviluppo in collaborazione con l'Agenzia delle Dogane dei fast corridors ferroviari...omissis...tra porti e interporti.

**Il Decreto legislativo 04/08/2016 n.169 che riforma la legge 84/94 cita all'Art. 7:**

**“AdSP può sempre disciplinare lo svolgimento di attività e servizi di interesse comune utili per il più efficace compimento delle funzioni attribuite in collaborazione con le Regioni, Enti locali e Amministrazioni pubbliche.”**

**“Essa può inoltre assumere partecipazioni, a carattere societario di minoranza, in iniziative finalizzate alla promozione di collegamenti logistici e intermodali, funzionali allo sviluppo del sistema portuale. Ai sensi dell'art.46 del Decreto Legge 6 dic 2011 n.201, convertito con modificazioni dalla legge 22 dic 2011 n.214”.**

**Si può quindi concludere dicendo che:**

**L'Autorità di Sistema (nella fattispecie ASPdMAO) ha non solo la possibilità ma l'indirizzo e l'impegno a costruire** in un'ottica di sviluppo dei traffici e di agevolazioni logistiche al tessuto produttivo di area, **un sistema di portualità allargata** tenendo conto delle altre realtà strutturali del territorio di riferimento, delle possibili sinergie attivabili e delle ricadute economiche e occupazionali ottenibili.

**L'Autorità di Sistema ha anche il mandato di COORDINARE tale attività complessiva** del sistema pur nel rispetto delle singole prerogative ed autonomia gestionale delle altre strutture.

**Per sviluppare questo principio l'Autorità di Sistema può operare tramite:**

1. **accordi di partenariato operativo-commerciali** con le singole realtà strutturali individuate per sviluppare i traffici specifici rilevati;
2. **accordi di collegamento tramite sistemi ferroviari** che agevolino il passaggio da tuttocamion a intermodale nei quali le strutture periferiche agiscano da poli intermodali;
3. **entrata diretta con quota di minoranza nel pacchetto azionario delle strutture considerate di interesse** tramite acquisto di azioni da socio consenziente oppure aumento di capitale ed emissione di nuove azioni.

**Le tre linee di azione possono essere attivate in maniera disgiunta o congiunta.**

Il processo è ampiamente avviato e descritto schematicamente nel punto 6.1 (Assetto societario del network regionale delle strutture interportuali) che riporta le partecipazioni azionarie, in particolare sia dell'Autorità di Sistema che della Regione FVG (tramite la finanziaria Friulia).

Per quanto attiene invece l'Interporto-Centro Ingresso di Pordenone, non partecipato né dalla Regione né dall'Autorità di Sistema, sono da tempo in essere ampi e proficui rapporti di collaborazione e sinergia sia operativa che commerciale che si collocano sempre nell'ambito del concetto strategico della Regione-Porto.

Per quanto attiene al rapporto funzionale fra Autorità di Sistema e Regione, un concetto che meriterebbe un approfondimento puntuale sarebbe quello della costituzione di una Cabina di Regia Regionale che possa svolgere una funzione snella ma specifica di coordinamento fra le varie parti coinvolte nell'operazione e soprattutto nella **condivisa** gestione dello strumento complessivo.

Per quanto infine attiene al progetto ZLS il sistema Regione-Porto è di fondamentale importanza in quanto assicura una rete di collegamenti ramificata e garantita con cadenze regolari e conformi alle esigenze sia del traffico marittimo di linea che dei collegamenti con l'entroterra europeo trovando perfetto connubio fra i collegamenti a lungo raggio verso l'interno e quelli shuttle con le strutture portuali.

## 11 Criterio di collegamenti ferroviari tramite treni navetta “shuttle” tra Interporti e Porti

### 11.1 Treni “shuttle”

I collegamenti ferroviari shuttle si inseriscono nel piano complessivo che mira ad attivare in FVG un sistema logistico Regione-Porto che offra al mercato un sistema armonico e flessibile intermodale di capacità di accettazione e consegna del carico e che sia contemporaneamente funzionale alle realtà imprenditoriali e produttive del territorio del FVG e del Nord Est nel suo complesso.

In particolare, questo progetto, vuole proporre un hub di “interscambio” del carico unitizzato da vettore marittimo a quello terrestre e viceversa basato sugli Interporti Regionali sulle loro strutture di terminal e di deposito.

Questo concetto prevede che i termini di consegna/ritiro di un container marittimo possa essere esteso ad una struttura terminale non portuale. Ciò significa che il vettore marittimo si potrà prendere carico a tutti gli effetti della consegna/ritiro del container al dry-port e sarà sua cura, onere e costo convogliarlo al porto di imbarco e viceversa tramite organizzazione ferroviaria propria o di un suo contrattista con le stesse o simili condizioni dell’interscambio tradizionale che avvengono al terminal portuale.

Il cliente potrà ritirare il vuoto per riempimento al dry-port (carico export) e riconsegnare il vuoto dopo svuotamento sempre al dry port (import).

Il collegamento fra Interporto e stabilimento avviene con camion via strada (intermodale).

Il costo per il Cliente del servizio complessivo da stabilimento a terminal portuale per imbarco e viceversa, dovrà essere uguale o inferiore al costo equivalente tutto-camion.

I servizi ferroviari “shuttle” tra interporto e porto, verificate le prerogative individuali, avranno accesso ai provvedimenti regionali per l’implementazione dell’intermodalità.

### 11.2 Treni a lungo percorso

Parallelamente ai regolari e dedicati servizi di treni “shuttle”, qualora commercialmente utile e operativamente eseguibile i treni blocco di lunga percorrenza che collegano il porto di Trieste con molte destinazioni europee di riferimento in Austria, Germania, Ungheria etc., potranno effettuare una “toccata” anche negli Interporti regionali sia per carico unitizzato “shuttle” sia per imbarcare contemporaneamente carico unitizzato destinato di origine locale destinato alle destinazioni europee sopra menzionate.

Queste interazioni operative che si prestano a molteplici opzioni anche non inerenti strettamente il progetto ZLS ma che si sposano perfettamente con la sua finalità possono dare un ulteriore impulso allo sviluppo dell’economia del territorio ed al maggiore utilizzo da parte delle risorse regionali dei porti stessi della regione.

### 11.3 Il Corridoio Controllato (“corridoio doganale”) dal punto di vista logistico

Questo strumento normativo dell’Agenzia delle Dogane (denominazione tecnica: “corridoio controllato”) può essere attivato principalmente via ferrovia con treni blocco ma anche, con specifiche verifiche e condizioni, via strada con camion.

Ai fini della parte logistica di questo studio esaminiamo in particolare il “corridoio controllato ferroviario” che deve avere, fra le altre, questa definita caratteristica:

**“movimentazione di container dal punto di sbarco fino al magazzino di temporanea custodia (TC) di un nodo logistico di destinazione funzionale allo stoccaggio ed al trattamento doganale delle merci”**

Di conseguenza, per quanto concerne la Regione FVG e lo studio di ZLS, il criterio di “corridoio controllato” è praticamente applicabile unicamente al porto di Trieste (per ora unico porto con regolare movimentazione di container e carico unitizzato dei tre porti regionali).

In primis quindi si considerano di interesse i “corridoi controllati ferroviari” fra Trieste e gli Interporti di riferimento (Pordenone, Cervignano e Gorizia).

A prescindere dalle altre condizioni previste dalle norme relative a questo istituto, rimarchiamo la necessità di un:

**“contratto unico di trasporto che include la tratta coperta dal Corridoio Controllato”.**

Su questo tema è emerso in un contatto avuto con l’Agenzia delle Dogane che, con determinate condizioni e tipologie di carico (sempre ovviamente in container), un “corridoio controllato” può anche essere applicabile al trasporto intermodale (treno+camion) purché rispetti in toto le altre condizioni necessarie per l’applicabilità di questo strumento normativo.

Ricordiamo che il trasporto intermodale è alla base di tutto il concetto di Regione Porto ed alla sua applicazione nel contesto della logistica applicata alle ZLS.

## 12 Le aree della ZLS in FVG

### 12.1 Le aree comunali della ZLS

La superficie della ZLS-FVG è calcolata secondo i parametri utilizzati nell'Allegato1 del Decreto del Presidente del Consiglio 25 gennaio 2018 n. 12 per determinare l'estensione delle Zone Economiche Speciali del Mezzogiorno.

Il calcolo dei valori massimi di superficie ZES per ciascuna regione si basa sull'1,6 per mille della superficie regionale, moltiplicato per un coefficiente che tiene conto della densità di popolazione regionale rispetto alla densità di popolazione nazionale, sommato allo 0,6 per cento della superficie regionale.

Come evidenziato nella seguente tabella, Valori massimi di superficie per la ZLS-FVG è pari a 1.456 ettari.

Tabella 24 – Valori massimi di superficie ZLS-FVG

Territorio	Popolazione	Superficie	Densità	1,60/00*S*		0,60/00 *S		Valore massimo superficie ZLS
				(dens.regione / dens.Italia)		Km2	Ha	
Nome	residenti	Km2	Abitanti/km2	Km2	Ha	Km2	Ha	Ha
FVG	1.201.510	7.932,5	151,5	9,81	981	4,76	476	1.456
ITALIA	59.236.213	302.072,84	196,1					

I dati relativi alla densità di popolazione sono aggiornati al 31 dicembre 2020

Fonte ISTAT

L'individuazione ed esame dei nessi economici-funzionali posti a fondamento della proposta di cui al presente Piano, vengono di seguito illustrati ai fini di determinare i Comuni nei quali sarà istituita la ZLS, ferma la specificazione successiva delle singole aree all'interno del perimetro comunale che sarà disposta dalla Regione FVG.

Le aree industriali ricomprese nella proposta regionale della ZLS afferiscono a 26 Comuni distribuiti su tre della quattro ex-provincie del FVG.

I comuni interessati rappresentano circa il 30% della popolazione regionale, il 30% circa della forza lavoro, degli occupati e degli studenti (dati 2019).

La struttura industriale presente in queste aree garantisce un numero di addetti superiore al previsto, più del 37% del totale, così come un numero di imprese di poco superiore, poco più del 35% del totale.

Calcolando la variazione intercorsa ai valori delle variabili sopra indicate nel 2011 e nel 2019 e confrontandoli con le medesime variazioni a livello regionale, il complesso delle aree individuate mostra segni di maggior resistenza e una dimensione media d'impresa sensibilmente maggiore (tabella 24).

Tabella 25 – Popolazione, Imprese, Addetti, Forza Lavoro, Occupati e Studenti in FVG e in 26 Comuni - anni 2011 e 2019

COMUNE	Popolazione		Imprese		Addetti	
	2019	Var. % 2019/2011	2019	Var. % 2019/2011	2019	Var. % 2019/2011
Amaro	850	1,1%	59	-24,4%	3.151	49,1%
Brugnera	9.266	0,1%	733	-7,3%	3.795	-9,5%



Buja	6.440	-2,8%	479	-8,2%	2.090	6,1%
Buttrio	3.961	-1,9%	278	-12,0%	3.975	-0,7%
Cervignano	13.563	1,1%	823	-7,8%	2.507	1,3%
Cividale	11.117	-2,3%	760	-10,2%	4.012	-0,8%
Gorizia	33.569	-4,7%	2.171	-15,0%	6.868	-7,9%
Manzano	6.281	-4,6%	664	-15,4%	3.283	-10,3%
Mereto di tomba	2.585	-4,6%	110	-17,3%	519	-3,6%
Moimacco	1.644	-0,2%	115	-3,4%	420	-19,2%
Monfalcone	28.290	4,6%	1.600	-12,9%	7.009	-8,5%
Mossa	1.555	-6,3%	51	-27,1%	217	-34,6%
Osoppo	2.849	-5,2%	140	-18,6%	2.697	7,7%
Pavia di Udine	5.529	-3,0%	427	-10,3%	3.529	13,9%
Pordenone	51.733	2,3%	4.798	-6,6%	22.668	-6,9%
Ronchi dei legionari	11.811	-1,2%	565	-5,4%	2.966	-13,9%
San Giorgio di Nogaro	7.444	-3,1%	407	-8,7%	2.486	26,3%
San Giovanni al Natisone	6.086	-0,5%	610	-11,6%	2.971	15,0%
San Vito al Tagliamento	15.242	1,5%	949	0,1%	6.723	-10,2%
Spilimbergo	11.995	0,8%	806	-11,1%	2.958	-4,0%
Staranzano	7.309	1,5%	287	-9,5%	1.358	-1,2%
Tarvisio	4.154	-9,2%	421	-15,6%	1.206	4,0%
Torviscosa	2.710	-8,7%	101	-19,2%	805	-13,7%
Udine	100.170	1,9%	9.377	-4,6%	42.272	16,1%
Venezia	1.960	-12,1%	102	3,0%	287	2,1%
Zoppola	8.437	0,2%	476	-2,3%	2.191	11,6%
Totale ZLS	356.550	0,2%	27.309	-8,0%	132.965	6,3%
FGV	1.206.216	-1,2%	78.821	-9,2%	363.908	0,0%

COMUNE	Forza Lavoro		Occupati		Studenti	
	2019	Var. % 2019/2011	2019	Var. % 2019/2011	2019	Var. % 2019/2011
Amaro	424	3,0%	394	0,9%	67	26,9%
Brugnera	4.569	3,3%	4.284	2,8%	594	13,4%
Buja	3.086	2,3%	2.867	-0,2%	442	29,2%
Buttrio	1.902	1,4%	1.772	0,5%	256	12,3%
Cervignano	13.563	1,1%	823	-7,8%	2.507	1,3%
Cividale	5.218	-2,2%	4.752	-3,7%	764	11,9%
Gorizia	33.569	-4,7%	2.171	-15,0%	6.868	-10,3%
Manzano	6.281	-4,6%	664	-15,4%	3.283	-3,6%
Mereto di tomba	2.585	-4,6%	110	-17,3%	519	7,7%
Moimacco	803	1,5%	739	-0,9%	155	56,6%
Monfalcone	28.290	4,6%	1.600	-12,9%	7.009	13,9%
Mossa	1.555	-6,3%	51	-27,1%	217	-34,6%
Osoppo	2.849	-5,2%	140	-18,6%	2.697	26,3%
Pavia di Udine	5.529	-3,0%	427	-10,3%	3.529	15,0%

Pordenone	51.733	2,3%	4.798	-6,6%	22.668	4,0%
Ronchi dei legionari	11.811	-1,2%	565	-5,4%	2.966	2,1%
San Giorgio di Nogaro	7.444	-3,1%	407	-8,7%	2.486	-7,9%
San Giovanni al Natisone	6.086	-0,5%	610	-11,6%	2.971	-8,5%
San Vito al Tagliamento	15.242	1,5%	949	0,1%	6.723	8,4%
Spilimbergo	11.995	0,8%	806	-11,1%	2.958	-13,9%
Staranzano	7.309	1,5%	287	-9,5%	1.358	-1,2%
Tarvisio	4.154	-9,2%	421	-15,6%	1.206	-6,9%
Torviscosa	2.710	-8,7%	101	-19,2%	805	-10,2%
Udine	48.250	5,1%	43.287	3,4%	6.717	15,0%
Venezia	1.960	-12,1%	102	3,0%	287	-4,0%
Zoppola	8.437	0,2%	476	-2,3%	2.191	11,6%
Totale ZLS	287.354	3,0%	73.603	1,4%	82.243	15,4%
FVG	568.165	1,7%	517.170	0,0%	76.463	16,3%

Fonte: nostra elaborazione su dati Istat

Oltre al significativo peso economico, in termini di imprese e occupati, i Comuni interessati dalla ZLS presentano una struttura industriale più concentrata rispetto alla media regionale, con imprese mediamente più grandi. Questa condizione è determinata dalla presenza di aree industriali attrezzate e infrastrutture adeguate che permettono la crescita e lo sviluppo degli insediati e l'attrazione di investimenti per la creazione di nuove realtà: nel confronto con gli stakeholders queste caratteristiche sono apparse a tutti imprescindibili nella determinazione della ZLS.

Tabella 26 – Imprese attive divise per classe di addetti, regione FVG e Comuni ZLS – anno 2019

Classe addetti		REGIONE	Incidenza	Comuni ZLS	Incidenza
0-9	imprese attive	78.142	94,2%	25.599	93,7%
	addetti	147.389	40,5%	48.783	36,7%
10-49	imprese attive	4.217	5,1%	1.474	5,4%
	addetti	76.265	21,0%	27.368	20,6%
50-199	imprese attive	501	0,6%	180	0,7%
	addetti	46.089	12,7%	15.782	11,9%
200 e più	imprese attive	130	0,2%	56	0,2%
	addetti	93.944	25,8%	41.013	30,8%
Totale	imprese attive	82.990	100%	27.309	100%
	addetti	363.688	100%	132.946	100%

Fonte: nostra elaborazione su dati Istat

In termini settoriali, la manifattura è relativamente il settore più importante come incidenza nelle aree della ZLS, coerentemente con la storia della struttura produttiva regionale.

Oltre 1 addetto su 4 della manifattura lavora in una delle aree industriali presente nei Comuni della ZLS.

A ben vedere, tutto il settore dell'industria gioca un ruolo di primo piano in queste aree.

Tabella 27 - Imprese attive divise macrosettori e classe di addetti, regione FVG e Comuni ZLS – anno 2019

		Regione	ZLS	incidenza ZLS su regione
Industria	imprese attive	17.049	5.636	33,1%
	addetti	144.860	44.803	30,9%
di cui: manifattura	imprese attive	7.214	2.635	36,5%
	addetti	109.760	34.295	31,2%
Servizi	imprese attive	61.772	24.032	38,9%
	addetti	219.048	80.265	36,6%
Totale	imprese attive	78.821	29.668	37,6%
	addetti	363.908	125.068	34,4%

Fonte: nostra elaborazione su dati Istat

Tabella 28 – Suddivisione superfici ZLS per ciascun Comune

COMUNI	ETTARI
Amaro	8,40
Buja	10,09
Buttrio	101,91
Brugnera	10,78
Cervignano del Friuli	37,55
Cividale del Friuli	8,75
Gorizia	51,31
Manzano	44,85
Mereto di Tomba	7,94
Moimacco	7,07
Monfalcone	236,83
Mossa	15,13
Osoppo	53,28
Pavia di Udine	64,48
Pordenone	81,09
Ronchi dei Legionari	3,95

San Giorgio di Nogaro	354,46
San Giovanni al Natisone	36,39
San Vito al Tagliamento	54,49
Spilimbergo	11,78
Staranzano	84,95
Tarvisio	10,72
Torviscosa	81,94
Udine	23,23
Venezzone	24,14
Zoppola	30,23
<b>ETTARI TOTALI</b>	<b>1455,74</b>

## 12.2 Zone comunali che ricadono in aree portuali

Le zone ricadenti in aree portuali sono sostanzialmente ricomprese nei Comuni di Monfalcone (sede di Autorità Portuale) e nel Comune di San Giorgio di Nogaro (area portuale di “porto Margareth” regolata da Regione FVG e locale Consorzio industriale).

Tali aree sono inserite nel criterio Regione-Porto e rappresentano il collegamento territoriale-funzionale sia strutturale (in quanto rivolto ai futuri insediamenti produttivi), sia logistico (in quanto perno di collegamento tra le aree infrastrutturate, di trasporto e di connessione tra le medesime, tra le zone produttive e gli interporti) e vengono descritte nei paragrafi a queste relative (rispettivamente capitolo 5.3 e capitolo 5.4).

## 12.3 Aree escluse per esigenze di sicurezza portuale e di navigazione

Le aree portuali non incluse nelle ZLS si sostanziano in quelle riconducibili al Porto di Trieste ed alla sua regolazione a cura dell’Autorità di Sistema Portuale, ferme le competenze in materia di sicurezza marittima attribuite dalla legge alla Autorità marittima. Le misure di sicurezza standards attive sono quelle correlate ai compiti relativi al servizio di Sicurezza marittima (Port Security) mediante la diretta gestione ed applicazione delle misure di security previste dal vigente Port Facility Plan (PFSP), con l’assunzione della responsabilità di Port facility security officer (PFSO) garantendo l’attuazione delle attività correlate relativamente alle aree pubbliche demaniali non oggetto di concessione a terzi: controllo degli accessi, gestione sistema SILI, gestione sistema di videosorveglianza, informazione all’utenza, affido del servizio di portierato e di sorveglianza notturna, apposizione e/o manutenzione della segnaletica finalizzata alla prevenzione di eventuali intrusioni, ispezioni sulla recinzione perimetrale, coordinamento con la proprietà delle aree limitrofe.

Tali misure di sicurezza sono riscontrabili anche nell’ambito del Porto di Monfalcone ed in quello di Porto Nogaro in aree non incluse nel perimetro della ZLS.

In particolare, per quanto riguarda il Porto di Monfalcone è stata adottata la variante localizzata del Piano regolatore del Porto di Monfalcone con deliberazione del Comitato di gestione dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico orientale num. 31 del 20 dicembre 2019 su proposta della Regione FVG avvenuta con DGR num. 2066 del 29 novembre 2019 contenente lo studio della sicurezza del porto (safety, security e sicurezza della navigazione).

Le misure di sicurezza ulteriormente attivabili saranno oggetto di determinazione a cura delle competenti amministrazioni alla luce delle esigenze sopravvenute connesse alla tutela della sicurezza.

## 12.4 Mappa delle relazioni

Oltre all'analisi delle infrastrutture di collegamento fra i Comuni interessati dalla ZLS (capitolo 12), per identificare i nessi economici funzionali delle aree interessate a cui si rinvia si è scelto di mettere in evidenza la rete di relazione che le aziende insediate in queste aree hanno fra di loro e con altre realtà del territorio attraverso gli enti economici di secondo livello che, come visto nel cap. 3 [istituzioni economiche], sovrintendono allo sviluppo coordinato ed armonico dei settori produttivi regionali.

La scelta di un tale approccio tiene in debita considerazione sia il percorso di dialogo e confronto intrapreso dalla Regione con gli stakeholder, sia i dispositivi normativi che favoriscono, perlomeno con riferimento ai progetti più innovativi e articolati messi in campo negli ultimi anni dalla Regione, le aziende e i territori che fanno parte di questi enti di secondo livello rispetto alle altre aziende e agli altri territori.

Fra gli elementi caratterizzanti i Comuni interessati dalla ZLS rientra certamente il tema dell'ammissibilità agli aiuti a finalità regionale a norma dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE).

Solo per tali aree, infatti, la disciplina legislativa sulle ZLS (art. 1, comma 64, legge 27 dicembre 2017 n. 205, laddove circoscrive il richiamo all'art. 5, comma 2, d.l. 20 giugno 2017 n. 91<sup>28</sup>, disposizione sostituita a seguito dell'istituzione della ZES unica per il Mezzogiorno dall'art.16, secondo comma, del D.L. 19 settembre 2023 n.124, convertito dalla legge 13 novembre 2023 n. 162), infatti, riconosce, un'agevolazione di carattere fiscale sotto forma di credito d'imposta per gli investimenti alle nuove imprese e a quelle già esistenti che operano nei territori della Zona logistica semplificata ammissibili agli aiuti a finalità regionale a norma dell'articolo 107(3) (c), del TFUE. Come noto le zone ammissibili agli aiuti a finalità regionale, che si distinguono in "zone a" e "zone c" a seconda del livello di svantaggio definito, appunto, alle lettere a) e c) dell'articolo 107, paragrafo 3, del TFUE, sono individuate, generalmente, ogni sette anni in coincidenza con i cicli di programmazione europea e costituiscono la cosiddetta "Carta degli aiuti di Stato a finalità regionale", sottoposta all'approvazione della Commissione europea da parte di ciascuno Stato membro.

Il 2 dicembre 2021 la Commissione europea ha approvato la nuova Carta italiana degli aiuti a finalità regionale per il periodo 2022-2027 nella quale sono state, però, individuate solo le "zone a" che in Italia sono tutte collocate nelle Regioni del Sud (Basilicata, Campania, Calabria, Molise, Puglia, Sicilia e Sardegna). La Carta è stata successivamente modificata e, quindi, approvata dalla Commissione con le decisioni del 18 marzo 2022 e del 19 giugno 2023 nelle quali sono state anche individuate le "zone c" collocate nelle Regioni del Centro-Nord.

Con riferimento al credito d'imposta per le ZLS, peraltro, è intervenuto il D.L. 60/2024, convertito con modificazioni dalla legge 4 luglio 2024 n.95, che all'art. 13 prevede "limitatamente alle zone ammissibili agli aiuti a finalità regionale a norma dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea" la concessione di "un contributo, sotto forma di credito d'imposta, nella misura massima consentita dalla Carta degli aiuti a finalità regionale 2022-2027, in relazione agli investimenti in beni strumentali di cui all'articolo 16, comma 2, del decreto-legge 19 settembre 2023, n. 124, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 novembre 2023, n. 162, realizzati a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto e fino al 15 novembre 2024".

Le "zone c" individuate nel territorio del Friuli Venezia Giulia con la decisione del 18 marzo 2022, e confermate con la decisione del 19 giugno 2023, corrispondono al territorio dei seguenti Comuni:

---

<sup>28</sup> I riferimenti alla disciplina di cui al d.l. n. 91 del 2017 devono intendersi validi limitatamente a quanto compatibile con la nuova disciplina del D.L. 124/2023 per la ZES unica.

PROVINCIA DI GORIZIA (criterio 1 punto 175 Orientamenti)	PROVINCIA DI UDINE (criterio 5 punto 175 Orientamenti)	PROVINCIA DI PORDENONE (criterio 5 punto 175 Orientamenti)
<p>Comons Farra d'Imsonzo Fogliano Redipuglia Gorizia ZLS-FVG Mariano del Friuli Monfalcone ZLS-FVG Mossa ZLS-FVG Ronchi dei Legionari ZLS-FVG Sagrado San Floriano del Collio Staranzano ZLS-FVG</p>	<p>Aiello del Friuli Buttrio ZLS-FVG Chiopris-Viscone Corno di Rosazzo Manzano ZLS-FVG Pavia di Udine ZLS-FVG San Giovanni al Natisone ZLS-FVG San Vito al Torre Bagnaria Arsa Cervignano del Friuli ZLS-FVG San Giorgio di Nogaro ZLS-FVG Torviscosa ZLS-FVG</p>	<p>Brugnera ZLS-FVG Fontanafredda Pasio di Pordenone Porcia Prata di Pordenone</p>

Tabella 29 - Mappa dei nessi economici – funzionali dei Comuni della ZLS

COMUNE	Consorzi	Distretti	SS	Funzioni particolari 1	Funzioni particolari 2	ZONE C
Amaro	Camia Industrial Park	Distretto Industriale Sedia / Distretto Componentistica e Termoelettronica	Cluster Legno Arredo / COMET	Consorzio Innova FVG	ITS Tecnologia	X
Brugnera	Cosef	Distretto Industriale Sedia	Cluster Legno Arredo / COMET	Interporto		X
Bujia	Cosef	Distretto Industriale Sedia	Cluster Legno Arredo / COMET	Polo Idrogeno	Dogana Transfortaliera Italo-Slovena	X
Buttrio	Cosef	Distretto Industriale Sedia	Cluster Legno Arredo / COMET	Interporto SDAG		X
Cervignano	Consorzio di sviluppo economico locale di Gorizia	Distretto Industriale Sedia	Cluster Cultura e Creatività Cluster Legno Arredo Cluster Smart Health	Innovation Platform		X
Cividale	Cosef	Distretto Industriale Sedia	Cluster Legno Arredo / COMET	Polo Idrogeno		X
Gorizia	Consorzio di Sviluppo Economico della Venezia Giulia	Distretto Componentistica e Termoelettronica	COMET	Porto		X
Manzano	Cosef	Distretto Industriale Sedia	Cluster Legno Arredo / COMET	Logistica del freddo*		X
Mereto di Tomba	Cosef	Distretto Industriale Sedia	Cluster Legno Arredo / COMET	Friuli Innovazione	Polo Tecnologico Galvani	X
Morimacco	Consorzio di Sviluppo Economico della Venezia Giulia	Distretto Componentistica e Termoelettronica	COMET	Interporto		X
Montebelluna	Cosef	Distretto Industriale Sedia	Cluster Legno Arredo / COMET	Friuli Innovazione		X
Mossa	Cosef	Distretto Industriale Sedia	Cluster Legno Arredo / COMET	Aereopuerto	Polo Intermodale	X
Oscoppo	Cosef	Distretto Industriale Sedia	Cluster Legno Arredo / COMET	Interporto		X
Pavia di Udine	Consorzio di Sviluppo Economico della Venezia Giulia	Distretto Componentistica e Termoelettronica	COMET / Cluster Smart health	Friuli Innovazione		X
Pordenone	Cosef	Distretto Industriale Sedia	Cluster Legno Arredo / COMET	Lean Experience Factory scari		X
Pradamano	Consorzio di Sviluppo Economico della Venezia Giulia	Distretto Componentistica e Termoelettronica	COMET	Logistica del freddo*		X
Ronchi dei Legionari	Cosef	Distretto Industriale Sedia	Cluster Legno Arredo / COMET	Interporto		X
San Giorgio di Nogaro	Cosef	Distretto Industriale Sedia	Cluster Legno Arredo / COMET	Aereopuerto		X
San Giovanni al Nat.	Ponte Rosso	Distretto Componentistica e Termoelettronica	Cluster Legno Arredo / COMET	Porto		X
San Vito al Tagliamento	Ponte Rosso	Distretto Componentistica e Termoelettronica	Cluster Legno Arredo / COMET	Catias		X
Spilimbergo	Consorzio di Sviluppo Economico della Venezia Giulia	Distretto Componentistica e Termoelettronica	COMET / Cluster Smart health	Lean Experience Factory scari		X
Staranzano	Cosef	Distretto Componentistica e Termoelettronica	Cluster Legno Arredo / COMET	Dogana transfortaliera		X
Tarvisio	Consorzio di Sviluppo Economico della Venezia Giulia	Distretto Componentistica e Termoelettronica	Cluster Legno Arredo / COMET	Polo Chimica		X
Torviscosa	Cosef	Distretto Componentistica e Termoelettronica	Cluster Legno Arredo / COMET	Sviluppo Polo Logistico		X
Venezia	Camia Industrial Park	Distretto Componentistica e Termoelettronica	Cluster Legno Arredo / COMET			X
Zoppola	Camia Industrial Park	Distretto Componentistica e Termoelettronica	Cluster Legno Arredo / COMET			X

La mappa appena presentata mette ben in luce le diverse intersezioni funzionali fra le aree delle ZLS.

24 Comuni su 26 sono parte di almeno un ente economico di secondo livello.

I due restanti comuni, Cervignano e Mossa, presentano però delle funzioni particolari.

Cervignano, come già evidenziato, è sede di un importante interporto che fa da cerniera fra la bassa friulana, la Venezia Giulia, quindi l'Europa dell'Est, e l'asse infrastrutturale che porta verso il Nord-Europa.

Su Mossa ci sono dei progetti di investimento già avviati per potenziare la logistica del freddo a servizio dell'Interporto di Gorizia<sup>(29)</sup>.

Inoltre, le imprese che opereranno nell'area della ZLS afferente a questi due comuni potranno beneficiare del credito d'imposta.

Le aree industriali dei comuni di Tarvisio e Venzone entreranno entro il 2022 nell'area di competenze del consorzio Carnia Industrial Park<sup>(30)</sup>, che prevede di operare a Tarvisio in una logica di collaborazione transfrontaliera (zona Coccau) e a Venzone, grazie alla prossimità con la rete ferroviaria, sviluppare un polo logistico a servizio delle imprese del consorzio poste più a nord.

La zona industriale che condivisa fra i Comuni di Moimacco e Cividale, poi, è destinata a diventare un polo importante per l'economia dell'idrogeno in base agli accordi in via di definizione fra Snam e Faber Industrie S.p.A..

In molti Comuni troviamo la compresenza di diverse reti di relazioni economiche che innervano la vita economica delle aziende insediate.

In generale, la batteria dei 26 Comuni afferenti alla ZLS presenta funzioni, specializzazioni e relazioni di filiera complesse e articolate che si sviluppano all'interno dell'intera regione, ma che trovano qui alcuni dei centri produttivi o gestionali più importanti<sup>(31)</sup>. Pertanto, la scelta di una ZLS che parta dai due porti più piccoli e industrializzati della regione vuole essere l'ennesimo, e forse più importante, tassello nello sviluppo del cosiddetto "regione-porto" (cap. 10).

In sintesi, come evidenziato nelle pagine precedenti, la Regione insieme gli stakeholder interessati e al gruppo di lavoro si sono concentrati nell'individuazione delle attività da promuovere per il buon funzionamento della ZLS.

Di primaria importanza è il tema infrastrutturale che riporta alle esigenze di intervento sui fondali di Porto Nogaro e sul potenziamento delle linee di accesso e transito verso di due porti individuati.

In seconda istanza è fondamentale rafforzare, attraverso gli enti di secondo livello, le relazioni già esistenti fra il tessuto imprenditoriale presente nei comuni interessati dalla ZLS, che è già caratterizzato per una certa analogia di produzioni legate al settore manifatturiero, per rafforzare le occasioni di ammodernamento della catena logistica regionale e indirizzarsi verso un sistema sempre meno sbilanciato sul trasporto via gomma.

Particolare attenzione va posta nel corretto e strategico utilizzo degli strumenti di politica industriale per rafforzare la presenza di imprese medio-grandi sul territorio, soprattutto del comparto manifatturiero, sia favorendo la crescita di quelle già presenti, sia favorendo l'ingresso di nuove realtà. Al fine di sostenere e rafforzare la capacità di incentivazione di queste politiche, è da favorire il coordinamento con le politiche legate alla formazione e al buon funzionamento del mercato del lavoro per agevolare la crescita dello stock di capitale umano a disposizione.

---

<sup>29</sup> Si veda a tal proposito la Delibera Giuntale del Comune di Mossa n° 1 del 20 gennaio 2022;

<sup>30</sup> il Comune di Venzone è già nella compagine societaria del Carnia Industrial Park;

<sup>31</sup> A riprova delle regioni economiche e industria fatte nell'individuazione delle aree della ZLS si fa presente che nella legge Finanziaria del 2022 della regione FVG - Legge Regionale 24 del 29 dicembre 2021 - sono stati stanziati risorse per la creazione di un innovativo centro servizi a sostegno dello sviluppo dei comuni afferenti al Distretto della Sedia, con particolare attenzione a quelli che sono parte dell'area della ZLS: Manzano e San Giovanni al Natisone.

## 13 Impatto

### 13.1 L'impatto economico e sociale della ZLS

Al fine di valutare l'impatto della ZLS si è proceduto con due valutazioni: la prima riguarda l'effetto che una ZLS può avere sul traffico merci nei porti di riferimento; la seconda riguarda l'impatto che la ZLS può avere sugli investimenti industriali e quindi sulla produzione e l'economia nel suo complesso<sup>(32)</sup>.

#### 13.1.1 Premessa

C'è però una premessa da fare prima di presentazione la metodologia e i risultati delle simulazioni effettuate. Viviamo in un periodo storico in cui gli shock economici, sia di natura esogena (es.: crisi finanziaria 2008, pandemia), sia endogeni (crisi spread 2011) si susseguono con una certa frequenza. L'origine globale di certi fenomeni amplifica l'impatto di questi shock, sia in direzione positiva che negativa, aumentando la variabilità degli stessi.

Come emerge dalle due tabelle qui sotto, se andiamo a misurare la media del tasso di crescita in termini reali del valore aggiunto dell'economia nel suo insieme, dell'industria della manifattura e dei servizi, osserviamo una dinamica poco reattiva. Tuttavia, andando a calcolare anche alcuni indici di dispersione dei valori (varianza e deviazione standard), osserviamo come dalla crisi del 2008 i valori siano più alti, evidenziando un'economia sempre meno capace di aver un processo di crescita morbino e costante nel tempo, il che riflette anche la forte propensione della nostra economia all'export, la sua dipendenza dalle dinamiche economiche di altri Paesi.

Tabella 30 – Media, varianza e deviazione standard del tasso di crescita del valore aggiunto a prezzi costanti del 2015 in FVG nei macro-settori, anni 2000-2008

2000-2008			
	MEDIA	VAR	Dev. Stand.
Tutti i settori	0,5%	0,1	2,3
Industria	0,2%	0,2	4,1
Manifattura	0,6%	0,3	5,6
Servizi	0,8%	0,0	1,7

Fonte: Elaborazione su dati Istat

Tabella 31 – Media, varianza e deviazione standard del tasso di crescita del valore aggiunto a prezzi costanti del 2015 in FVG nei macro-settori, anni 2009-2018

2009-2018			
	MEDIA	VAR	Dev. Stand.
Tutti i settori	-0,3%	0,1	3,2
Industria	-0,5%	0,4	6,7

<sup>32</sup> I principali riferimenti bibliografici tenuti in considerazione per questo studio sono i seguenti:

The World Bank: "Special Economic Zones: Performance, Lessons Learned, and Implications for Zone Development", research working paper, April 2008;

Farole T., Akinci G.: "Special Economic Zones Progress, Emerging Challenges, and Future Directions", The World Bank, 2011;

de Jong, W. "Establishing Free Zones for regional development", Library Briefing - Library of the European Parliament, 2013;

Wang J., "The economic impact of Special Economic Zones: Evidence from Chinese municipalities", Journal of Development Economics 101, 2013;

Manifattura	-0,1%	0,7	8,2
Servizi	-0,2%	0,0	2,0

Fonte: Elaborazione su dati Istat

Al netto delle previsioni, peraltro generalmente positive, dei diversi soggetti internazionali che stimano la crescita economica del Paese, pesano l'incertezza che la pandemia in corso si porta dietro, gli scenari economici globali legati al conflitto, più o meno latente, fra le potenze globali (USA e UE) e quelle emergenti (la Cina su tutte), e lo sforzo che si dovrà compiere nei prossimi 10 anni relativamente agli obiettivi mondiali (es.: UN Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile) e europei.

Pertanto, data anche la natura locale globale della politica industriale in discussione, in termini quantitativi è molto complesso stimare l'impatto che avrà l'istituzione della ZLS sull'economia regionale.

### 13.1.2 Traffico porti

Un primo impatto che potrà avere l'istituzione della ZLS in FVG riguarda la crescita potenziale degli scambi di import/export via mare.

Nel 2020 circa il 30% dei rapporti commerciali con l'estero passavano per i porti della regione. Guardando al trend storico, nell'ultima decade (2010-2020) la quota di interscambio via mare è rimasta sostanzialmente la stessa (media del periodo: 29,1%) mentre il totale complessivo scambiato cresceva più velocemente dell'economia regionale (+16,1% nel decennio).

Questo 30% del valore degli interscambi commerciali si realizza, in termini di merci movimentate, sostanzialmente nel porto di Trieste.

Tabella 32 – FVG, distribuzione movimento merci nei porti – anno 2019

Trieste	91,9%
<i>di cui Oleodotto Siot:</i>	62,7%
di cui merci:	29,2%
Monfalcone	6,1%
Porto Nogaro	2,1%

Fonte: Elaborazione su Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Azienda speciale per il porto di Monfalcone, ZIU - Consorzio per lo Sviluppo industriale del Friuli Centrale

Le ragioni del successo del Porto di Trieste sono già state ampiamente esposte, così come le relazioni che sussistono fra il porto giuliano e le zone industriali nei comuni di Monfalcone e San Giorgio di Nogaro.

Il sistema porto regione va quindi inteso come un *unicum* che sfrutta le potenzialità delle tre aree e tre porti aventi caratteristiche diverse sia in termini di retroporto che di connessioni con le altre infrastrutture viarie (33).

Guardando alla letteratura sulle ZES per cercare delle approssimazioni sull'impatto sugli interscambi portuali sono stati trovati valori di crescita che spaziano dal +10% al +20% annuo.

Prudenzialmente, è stato deciso di definire tre scenari per descrivere tre possibili evoluzioni dell'interscambio commerciale in regione nei prossimi 7 anni. Sono state fatte due ipotesi rilevanti: la prima è che l'effetto della ZLS sarà più marcato nell'ambito dei trasporti marittimi, coinvolgendo comunque in termini positivi tutte le modalità di trasporto; la seconda è che la modalità di trasporto stradale non sarà coinvolta nel processo ulteriore di sviluppo dati gli investimenti già programmati volti a potenziare soprattutto la rete ferroviaria.

Per tutte le variabili sono stati calcolati i tassi di crescita degli ultimi 10 anni e si è considerato la media di questi tassi per le proiezioni.

<sup>33</sup> Danielis R.: "Il Sistema marittimo portuale del Friuli Venezia Giulia. Aspetti economici, statistici e storici", EUT - Edizioni Università di Trieste, 2011

**Tabella 33 – Descrizione dei tre scenari dell’evoluzione dell’interscambio in FVG**

	<b>SCENARIO 0 (S0)</b>	<b>SCENARIO 1 (S1)</b>	<b>SCENARIO 2 (S2)</b>
Trasporto Marittimo	media ultimi 10 anni	+5% annuo rispetto S0	+10% annuo rispetto S0
Trasporto Stradale	media ultimi 10 anni	media ultimi 10 anni	media ultimi 10 anni
Trasporto Ferroviario	media ultimi 10 anni	+5% annuo rispetto S0	+10% annuo rispetto S0
Altre modalità di trasporto	media ultimi 10 anni	+5% annuo rispetto S0	+10% annuo rispetto S0

Fonte: nostra elaborazione

In base a queste ipotesi, prendendo quindi i tassi di variazione negli ultimi 10 anni per le singole modalità di trasporto e proiettando secondo lo schema appena illustrato l’interscambio commerciale della regione dal 2020 al 2027, ecco i risultati:

**Tabella 34 – Impatto previsto della ZLS per l’interscambio in FVG sulla base degli scenari**

	<b>2020</b>	<b>2027</b>		
		<b>S0</b>	<b>S1</b>	<b>S2</b>
Trasporto Marittimo	€ 6.492.169.346	12,3%	17,8%	23,3%
Trasporto Stradale	€ 7.207.559.990	18,4%		
Trasporto Ferroviario	€ 700.768.675	14,2%	19,8%	25,4%
Altre modalità di trasporto	€ 6.695.582.875	11,8%	17,3%	22,8%
<b>Totale</b>	<b>€ 21.096.080.886</b>	<b>12,9%</b>	<b>17,9%</b>	<b>21,6%</b>

Fonte: Elaborazioni su dati Coweb

In valore, i tassi di crescita così indicati portano ad una crescita complessiva dell’interscambio commerciale pari a oltre €4,5 mld nello scenario più favorevole (S2), che corrisponde a circa €1,8 mld di interscambio addizionale generato dalla ZLS in 7 anni.

**Tabella 35 – Quantificazione dell’impatto previsto della ZLS per l’interscambio in FVG sulla base degli scenari**

	<b>S0</b>	<b>S1</b>	<b>S2</b>
Trasporto Marittimo	€ 797.711.122	€ 1.156.220.343	€ 1.514.729.564
Trasporto Stradale	€ 1.327.282.299		
Trasporto Ferroviario	€99.707.180	€ 138.977.539	€ 178.247.899
Altre modalità di trasporto	€ 791.978.945	€ 1.160.425.433	€ 1.528.871.921
<b>Totale</b>	<b>€ 2.713.416.707</b>	<b>€ 3.782.905.615</b>	<b>€ 4.549.131.683</b>

Fonte: Elaborazioni su dati Coweb

### 13.1.3 Economia Regionale

Innanzitutto, l’impatto della ZLS sull’economia regionale passa, come visto, per il potenziamento delle opportunità di interscambio fra la regione FVG e il resto del mondo. Questo è il canale diretto attraverso cui l’insieme di azioni del *policymaker* volte all’instaurarsi della ZLS impattano sulla dinamica economica.

Un secondo canale, non meno importante, riguarda la struttura incentivi delle imprese insediate e, in via teorica, delle imprese che verranno ad insediarsi. Come molti *stakeholders* hanno sottolineato nella fase di

confronto fra la Regione e i soggetti economici coinvolti, la presenza stessa della ZLS rappresenta un *asset* che stimola le imprese del territorio a maggior investimenti e può favorire l'incoming di imprese estere nel territorio regionale.

Tuttavia, come evidenziato in premessa, alla luce del turbolento periodo storico presente, gli stessi operatori economici locali hanno dimostrato una certa cautela nelle previsioni di investimento e crescita a medio e lungo termine: per quanto i fondamentali siano solidi e la ZLS viene costruita per rafforzare questi punti di forza dell'economia regionale, l'incertezza che domina non permette di fare previsioni accurate che contemplino l'intero settennato di durata della ZLS.

Pertanto, si è anche in questo caso proceduto a considerare tre scenari ipotetici applicati su due variabili chiave per comprendere lo sviluppo economico regionale: l'andamento degli investimenti e del valore aggiunto <sup>(34)</sup>.

Il primo prevede che la ZLS non abbia alcun impatto sulla crescita dell'economia regionale (S0); il secondo prevede che l'impatto ci sia, ma sia relativamente modesto, pari all'1% in più nel tasso di crescita degli investimenti e del valore aggiunto nell'industria (S1); il terzo scenario è costruito considerando una crescita addizionale nell'industria pari al 2% annuo e nel settore dei servizi pari all'1%. Il periodo considerato per la proiezione è 7 anni.

Tabella 36 – Descrizione dei tre scenari sui settori economici in FVG

	SCENARIO 0 (S0)	SCENARIO 1 (S1)	SCENARIO 2 (S2)
Industria	media 2014-2018	+1% annuo rispetto S0	+2% annuo rispetto S1
Manifattura	media 2014-2018	+1% annuo rispetto S0	+2% annuo rispetto S1
Servizi	media 2014-2018	media 2014-2018	+1% annuo rispetto S0

Fonte: nostra elaborazione

I tassi di crescita considerati sono i seguenti:

Tabella 37 – Tassi medi di crescita degli investimenti fissi lordi e del valore aggiunto nei macrosettori in FVG – anni 2014-2018

2014-2018	Inv.	V.a.
Totale attività Economiche	2,2%	1,0%
Industria	4,5%	2,2%
Manifattura	4,3%	2,8%
Servizi	1,1%	0,5%

Fonte: Elaborazione su dati Istat

Mentre i valori di partenza sono quelli del 2018, gli ultimi misurati per tutte queste variabili in termini reali (anno di riferimento: 2015).

Tabella 38 – Investimenti fissi lordi e Valore Aggiunto nei macro-settori in FVG – anno 2018

2018	Inv.	V.A.
Totale attività Economiche	€ 7.260	€ 33.490
Industria	€ 2.514	€ 9.597
Manifattura	€ 2.137	€ 7.391
Servizi	€ 4.556	€ 23.254

Fonte: Elaborazione su dati Istat

<sup>34</sup> Per la precisione, si tratta degli investimenti fissi lordi (interni) e del valore aggiunto; per entrambe le variabili sono stati utilizzati i valori reali.

I risultati delle simulazioni dei tre scenari considerando un periodo pari a 7 anni sono i seguenti:

Tabella 39 – Impatto della ZLS nello scenario 0 in FVG

<b>SCENARIO 0</b>	<b>Inv.</b>	<b>V.A.</b>	<b>Δ Inv.</b>	<b>Δ V.A.</b>
Totale attività Economiche	€ 8.426	€ 35.913	16%	7%
Industria	€ 3.417	€ 11.171	36%	16%
Manifattura	€ 2.869	€ 8.957	34%	21%
Servizi	€ 4.926	€ 24.045	8%	3%

Fonte: Elaborazione su dati Istat

Tabella 40 – Impatto della ZLS nello scenario 1 in FVG

<b>SCENARIO 1</b>	<b>Inv.</b>	<b>V.A.</b>	<b>Δ Inv.</b>	<b>Δ V.A.</b>
Totale attività Economiche	€ 8.662	€ 36.702	19%	10%
Industria	€ 3.652	€ 11.959	45%	25%
Manifattura	€ 3.067	€ 9.770	44%	32%
Servizi	€ 4.926	€ 24.045	8%	3%

Fonte: Elaborazione su dati Istat

Tabella 41 – Impatto della ZLS nello scenario 2 in FVG

<b>SCENARIO 2</b>	<b>Inv.</b>	<b>V.A.</b>	<b>Δ Inv.</b>	<b>Δ V.A.</b>
Totale attività Economiche	€ 9.263	€ 39.270	28%	17%
Industria	€ 3.901	€ 12.795	55%	33%
Manifattura	€ 2.799	€ 10.250	31%	39%
Servizi	€ 5.277	€ 25.771	16%	11%

Fonte: Elaborazione su dati Istat

Come si evince dalle tabelle qui sopra riportate, la ZLS potrebbe portare ad una crescita consistente degli investimenti fissi lordi che a loro volta innescherebbero dinamiche di sviluppo per l'intera economia.

L'impatto positivo della ZLS può essere misurato in termini di investimenti in un intervallo che va dai €240 mln e €840 mln nell'arco di 7 anni in base a quanto l'andamento economico si avvicinerà a uno dei due scenari considerati (S1 e S2); in termini di valore aggiunto la forbice, necessariamente più ampia, ha come estremi i valori di €800 milioni da un lato e €3,4 mld dall'altro, sempre con riferimento ad un periodo di tempo pari a 7 anni.

Queste previsioni sono coerenti con quanto già analizzato rispetto all'impatto della ZLS nell'interscambio commerciale della regione FVG.

### 13.1.4 Occupazione e ZLS

Accanto alle previsioni macroeconomiche riguardanti investimenti e valore aggiunto, un ambito importante per cogliere l'impatto delle opportunità che la ZLS creerà sul territorio è quello del mercato del lavoro.

Elaborando i più recenti dati disponibili e forniti dalla Direzione Centrale del Lavoro al 31.12.2021 si conferma il peso della ZLS in termini di occupati sopra la media regionale, 31% del totale, mentre emerge come questi territori pesino molto in termini di disoccupati e inoccupati, pari rispettivamente al 32% e al 36%<sup>(35)</sup>. Da questa prima, parziale, analisi se ne ricava l'idea di un territorio dinamico che attira forza lavoro.

Grazie ai dati forniti è possibile conoscere sia il tempo trascorso nello status di disoccupato o inoccupato, sia la distribuzione per classi di età.

Relativamente alla durata dello status di non occupato fra la forza lavoro, i comuni della ZLS appaiono mediamente più virtuosi del resto della regione con l'eccezione dei casi più difficili, coloro che da più di 24 mesi non hanno un lavoro.

Tabella 42 - Status di disoccupato / inoccupato suddiviso per la durata in mesi, dati al 31.12.2021

		< 12 mesi	<12 - 24> mesi	> 24 mesi
Disoccupati	Comuni ZLS	28,0%	21,2%	50,8%
	Regione FVG	28,3%	21,3%	50,4%
Inoccupati	Comuni ZLS	26,5%	17,9%	55,6%
	Regione FVG	26,9%	18,9%	54,2%

Di più complessa interpretazione, invece, appaiono i dati sulla distribuzione per età dei non occupati fra la forza lavoro<sup>(36)</sup> come evidenziati nella successiva tabella.

Tabella 43 - Status di disoccupato / inoccupato suddiviso per classi di età, dati al 31.12.2021

		1 - giovane	2 - adulto	3 - anziano
Disoccupati	Comuni ZLS	34,8%	61,2%	4,0%
	Regione FVG	34,7%	62,6%	2,6%
Inoccupati	Comuni ZLS	58,1%	40,0%	1,9%
	Regione FVG	62,2%	36,4%	1,3%

Sembra non esserci una chiara differenza fra i Comuni della ZLS e il resto della regione rispetto alla distribuzione per età.

Si può ipotizzare che l'impatto della ZLS così come descritto precedentemente avrà un effetto rilevante nel sostenere l'occupazione e la creazione di nuovi posti di lavoro nei comuni della ZLS.

Per quanto ad oggi sia difficile definire con chiarezza come il mercato del lavoro locale avvicinerà imprese e lavoratori, di certo possiamo però affermare che la Regione FVG si è impegnata a costruire un piano di utilizzo delle risorse messe a disposizione dal PNRR per le politiche attive del lavoro e per la formazione.

<sup>35</sup> Come segnalato dalla Direzione Centrale del Lavoro, per disoccupati si intende coloro che hanno un documento di immediata disponibilità al lavoro vigente, gli inoccupati sono coloro che entrano per la prima volta nel tracciamento (mai stato disoccupato in precedenza);

<sup>36</sup> Come segnalato dalla Direzione Centrale del Lavoro, la suddivisione per età segue questo schema: giovani < 35 anni; adulti fra i 35-65 anni; anziani: > di 65 anni;

Il piano presentato dalla Regione FVG, attualmente in via di approvazione, prevede risorse a sufficienza per intercettare tutti i non occupati che fanno parte della forza lavoro al fine di agevolare il *matching* e riqualificare le competenze.

Pertanto, l'istituzione della ZLS favorirà una crescita della domanda di lavoro nell'ambito di diverse qualifiche professionali, tanto nell'industria quanto nei servizi. La riserva di risorse che la Regione FVG ha già predisposto perché vengano messe a disposizione per i servizi per l'impiego e la riqualificazione del personale potranno facilitare e sostenere un'occupazione ampia e di qualità lì dove gli investimenti delle imprese saranno più sostenuti.

Il sistema di monitoraggio suggerito per la gestione della ZLS (cap. 13.3) permetterà di tracciare i dati sull'occupazione e indirizzare opportunamente l'azione di politica attiva del lavoro.

## 13.2 SWOT ZLS

A seguito del lavoro svolto con gli *stakeholders* nell'ambito della definizione delle politiche di sviluppo delle strategie di specializzazione intelligente (S3), la Regione ha costruito una matrice SWOT per una valutazione qualitativa delle politiche in esame<sup>(37)</sup>.

Quella matrice è stato oggetto di revisione da parte del gruppo di esperti sulla ZLS, in accordo con la Regione e i soggetti interessati, al fine di adattarla alle esigenze di questo lavoro.

### 13.2.1 Punti di forza

Centralità geopolitica del territorio regionale

- La collocazione strategica del territorio nell'Alto Adriatico, come corridoio cruciale tra Est-Ovest e Nord-Sud
- Le reti infrastrutturali di trasporto e le recenti politiche regionali mirate all'efficienza dei servizi logistici e allo sviluppo della vocazione intermodale dei poli logistici regionali aumentano l'attrattività del FVG

Attrattività territoriale

- Il territorio regionale compendia in quasi 7900 km<sup>2</sup> un'orografia molto articolata, resa peculiare dalla coesistenza di aree dalle caratteristiche tipicamente montane, associate ad una vasta area di pianura che si estende dal piede degli ultimi rilievi prealpini fino alla costa, la quale, con una linea di circa 93 km forma un particolare ecosistema marittimo e lagunare
- Il territorio regionale è percorso da una rete di vie navigabili, costituita dall'Idrovia Litoranea Veneta e dalle idrovie ad essa afferenti, che consente il collegamento con il mare dei porti e approdi di competenza regionale
- Il territorio è servito da una buona dotazione di infrastrutture di trasporto, con particolare riguardo ai tre porti (di cui due di interesse nazionale) e ai cinque interporti con vocazione intermodale
- Il territorio regionale presenta una buona dotazione di infrastrutture energetiche di rilevanza nazionale ed internazionale

Forte propensione all'innovazione

- Il FVG è la prima Regione in Italia per performance innovativa (fonte: European Innovation Scoreboard 2020), con un trend in netta crescita nel triennio 2016-2018

---

<sup>37</sup> Si veda a tal proposito la delibera n. 990 del 25 giugno 2021

- Il FVG è al sesto posto nazionale per addetti alla R&S, con trend complessivo in crescita (il 55% degli addetti lavora nelle imprese)
- Il FVG è al 13° posto nella classifica per distribuzione e densità regionale di startup innovative: Trieste è la seconda provincia d'Italia, con 64 startup innovative al quarto trimestre 2019 e un rapporto startup innovative sul totale nuove società di capitali della provincia del 6,77%
- Alta vocazione manifatturiera del tessuto produttivo
- Il tessuto produttivo regionale è solido: il 60% delle società di capitale regionali ha una valutazione positiva al credit rating
- La manifattura rappresenta un macro-settore trainante dell'economia regionale, per concentrazione di imprese e fatturato aggregato. La manifattura e le costruzioni coprono il 25% delle imprese attive
- Il mercato regionale è fortemente integrato con i mercati esteri dal punto di vista commerciale (la percentuale dell'export sul PIL regionale è pari al 40%, collocando la regione al 2° posto in Italia, preceduta di poco dalla regione Emilia-Romagna e seguita dal Veneto)

#### Eccellenza scientifica e della formazione

- Il territorio regionale vanta la storica presenza di numerose istituzioni scientifiche e di alta formazione, di rango nazionale ed internazionale: sono presenti tre università, due Conservatori, diversi enti di ricerca di carattere nazionale e organizzazioni internazionali di ricerca, oltre a due parchi scientifico tecnologici di rilievo regionale e ad un parco con attività di rilevanza nazionale ed europea, che si occupano di valorizzare i risultati delle attività di ricerca attraverso il trasferimento tecnologico
- Sul territorio regionale è presente una consolidata offerta formativa terziaria non universitaria che contempla percorsi di alta formazione tecnica appositamente tarati sui settori strategici dell'economia regionale e nazionale
- La Regione si pone in 6ª posizione per valore medio globale della qualità della ricerca rispetto alle altre regioni italiane, con punte di eccellenza a livello nazionale in alcune aree scientifico disciplinari
- Il territorio dispone di infrastrutture di ricerca all'avanguardia condivise a livello accademico
- Presenza di alcune azioni di sistema (es.: ARGO), finalizzate a rafforzare il sistema della ricerca e innovazione regionale e a creare un ecosistema dell'innovazione a vantaggio dello sviluppo socio-economico del territorio

#### Mercato del lavoro

- I tassi occupazionali in Regione risultano elevati rispetto alla media nazionale: in particolare, Pordenone e Trieste figurano tra le province italiane con tasso di occupazione femminile più elevato in Italia
- La domanda di lavoro giovanile è relativamente elevata per alcuni giovani molto qualificati (laureati STEM o tecnici), la cui offerta è bassa rispetto ai fabbisogni; ciò configura delle opportunità lavorative "di qualità" per i giovani
- La percentuale di occupati nel settore manifatturiero e nelle costruzioni supera nel complesso il 30% dell'occupazione totale

### 13.2.2 Punti di debolezza

#### Debolezze strutturali del tessuto sociale

- Il saldo negativo in termini di crescita demografica nel territorio regionale mantiene un trend costante. Dal 2002 al 2019 si registra un aumento pari al 4,8% degli over 65, cui corrisponde una diminuzione del 5,3% della popolazione in età attiva
- Gli indici di dipendenza strutturale (62,2%) e di vecchiaia (224%) presentano valori percentuali in costante crescita, molto superiori rispetto a quelli rilevati a livello nazionale (rispettivamente pari al 56,7% e 179%), collocando la struttura anagrafica della popolazione regionale in una

situazione di preoccupante squilibrio generazionale, cui si correla altresì un rischio di esclusione sociale elevata

#### Debolezze strutturali del tessuto produttivo

- Negli anni dal 2012 al 2018 si è registrata una contrazione nel numero di imprese regionali pari al 7%
- Il tessuto produttivo regionale è caratterizzato dalla presenza di un numero limitato di imprese di grandi dimensioni o particolarmente innovative, capaci di guidare processi di innovazione
- La maggioranza delle imprese regionali è costituita da ditte individuali (59%), che unitamente alle società di persone (circa il 17%) rappresentano circa il 76% del totale. Tali tipologie risultano meno strutturate per competere sul mercato nazionale e internazionale e si caratterizzano per un orizzonte principale di riferimento che difficilmente travalica lo spazio economico UE.
- Le società di capitali rappresentano soltanto il 21% del totale delle imprese regionali. Di queste, il 71% è rappresentato da microimprese, con meno di 10 addetti.
- L'età media della classe imprenditoriale regionale è molto elevata, con evidenti difficoltà per le giovani generazioni nell'avviare nuove attività imprenditoriali
- Si conferma la tendenza alla diminuzione della propensione all'autoimprenditorialità, con una contrazione marcata di passaggi dal lavoro dipendente all'avvio di impresa e con variazione negativa delle imprese femminili, a fronte di un dato nazionale positivo e delle imprese giovanili
- La maggior parte del tessuto economico riscontra delle difficoltà nel competere con le regioni transfrontaliere confinanti

#### Scarso orientamento alla cooperazione nel campo dell'innovazione

- La propensione delle PMI a cooperare su tematiche comuni con altre imprese, ovvero con università/centri di ricerca e di trasferimento tecnologico, in particolare per lo sviluppo di progettualità R&S&I di respiro internazionale, è ancora limitata rispetto al potenziale di performance regionale
- Le imprese manifatturiere ad alta intensità tecnologica rappresentano l'1% del totale, mentre le imprese del settore dei servizi ad alta intensità di conoscenza rappresentano il 20% del totale
- Discrepanza tra domanda e offerta di innovazione, imputabile a una domanda d'innovazione inespressa ovvero non soddisfatta da parte delle imprese e ad un'offerta d'innovazione qualitativamente valida, ma non ancora adeguata dal punto di vista quantitativo ad incidere significativamente sullo sviluppo del tessuto produttivo
- Necessità di un maggiore coordinamento tra attori dell'innovazione e al contempo della messa a punto e del consolidamento di modelli di collaborazione tra sistema scientifico e sistema produttivo, atti a generare processi di innovazione aperta e continua

#### Debolezze strutturali del mercato del lavoro

- Il FVG è una delle poche regioni italiane del Nord in cui si assiste al de-giovanimento della forza-lavoro e al conseguente restringimento dell'offerta potenziale di lavoro
- La qualità della domanda di lavoro espressa dal territorio si polarizza su profili a medio-bassa qualificazione professionale (i.e. tecnici, operai specializzati, addetti nei settori del turismo o del commercio), che non richiedono l'ottenimento di un titolo di studio implicante il previo espletamento di un percorso di alta formazione (laurea, master, dottorato)
- Lo squilibrio tra competenze e l'elevata domanda di lavoro giovanile (pari al 30,1% della domanda totale) espressa da una miriade di micro-imprese non si traduce in attrattività per i "talenti", che dal territorio regionale si indirizzano verso altre Regioni italiane o verso l'estero, così riducendo da un lato l'offerta potenziale di lavoro giovanile, e ingenerando dall'altro il fenomeno della cd. "fuga dei cervelli"
- Il numero di laureati in Regione ha subito una significativa diminuzione negli anni dal 2012 al 2017, discostandosi dal trend di crescita nazionale complessivo nel periodo 2010–2019, con un lieve aumento nell'ultimo biennio a recupero dei valori pregressi; in proporzione aumentano i laureati nell'area STEM (Scienze, Tecnologie, Ingegneria e Matematica)

- Le università e le fondazioni ITS non generano un numero di laureati STEM o di diplomati tecnici superiori sufficiente a colmare i fabbisogni espressi dal mercato del lavoro, mancanza non compensata da un'attrattività di capitale umano altamente qualificato nel tessuto produttivo regionale
- Il rappresentante della Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia nel Comitato d'indirizzo sarà il Presidente della Regione o un suo delegato **come da comunicazione separata contenuta nella lettera di trasmissione del PSS**, mentre il rappresentante dei Consorzi regionali sarà nominato dal Presidente della Regione su proposta congiunta dei Consorzi

### 13.2.3 Opportunità

#### Strategie e risorse

- Capitalizzazione di contenuti e sinergie tra mondo dell'impresa, della ricerca, della società civile e delle istituzioni maturati nell'ambito del processo di scoperta imprenditoriale, attivo in modo continuativo
- Accesso alle risorse comunitarie nell'ambito dei POR FESR e FSE, del PSR e della Programmazione Europea Settoriale a gestione diretta
- Potenziamento del ruolo della Regione nell'ambito delle due macrostrategie regionali EUSAIR e EUSALP
- Allocazione strategica delle risorse pubbliche per un piano di ripartenza del tessuto economico regionale post epidemia COVID-19
- Capacità di attrazione di finanziamenti comunitari per la ricerca e innovazione: Trieste risulta la undicesima provincia a livello nazionale per risorse attratte a valere su Horizon 2020, al quarto posto nella macroarea del Nord Est

#### Nuove rotte commerciali

- La centralità della regione all'interno di alcuni dei corridoi logistici principali europei favorire l'attrattività di Investimenti diretti dall'estero
- Ci sono buoni margini di espansione della attività retro-portuale del sistema produttivo regionale

#### Sviluppo di un ecosistema dell'innovazione e promozione di segmenti di filiera a maggiore valore aggiunto

- Sviluppo delle collaborazioni tra imprese e sistema formativo, secondario (ITS) e terziario
- Promozione di modelli di lifelong learning per l'adeguamento continuativo delle competenze
- Prioritizzazione nell'allocazione di risorse pubbliche alle imprese maggiormente innovative e più competitive sui mercati esteri
- Trasformazione digitale delle imprese (Industry 4.0) e promozione di modelli di business flessibili
- Un lento ma continuo processo di ingrandimento di molte imprese, soprattutto, nel manifatturiero, che elevano la domanda di innovazione e lavoratori qualificati

#### Nuovo paradigma di sviluppo dell'impresa

- Responsabilità Sociale d'impresa
- Implementazione delle progettualità sviluppate in collaborazione con i Cluster nazionali, i distretti nazionali tecnologici e altre aggregazioni pubblico – private focalizzate in ambiti e settori di potenziale sviluppo
- Promozione della domanda imprenditoriale di servizi qualificati d'innovazione a Cluster, Parchi tecnologici e Università
- Consolidamento di modelli di collaborazione tra sistema scientifico e sistema produttivo per generare e favorire processi di innovazione aperta e innovazione di prodotto

#### Promozione dello sviluppo sostenibile

- Sviluppo di progetti strategici in tema di mitigazione dei consumi energetici e adattamento ai cambiamenti climatici tramite partenariati internazionali, in un'ottica di economia circolare e di riduzione delle emissioni di carbonio
- Potenziamento delle reti di trasmissione e distribuzione dell'energia elettrica in ottica *smart grid*, ricorrendo a sistemi di accumulo distribuiti e potenziando gli scambi energetici con le vicine Austria e Slovenia
- Sviluppo del potenziale bioeconomico regionale in chiave sostenibile e circolare
- Indirizzare i nuovi investimenti produttivi verso il recupero di aree e impianti dismessi o in via di riqualificazione

### 13.2.4 Minacce

#### Condizioni di contesto

- Il tessuto economico regionale è esposto a rischi dovuti a fenomeni globali (come, ad esempio, la crisi ambientale e il cambiamento climatico)
- Impatto dei cambiamenti demografici
- Decremento costante della natalità e aumento del numero di persone non autosufficienti, fragili e senza supporto familiare, con ripercussioni rilevanti sul bilancio regionale

#### Rallentamento negli scambi internazionali

- Contrazione nel volume complessivo degli scambi internazionali e rallentamento nella dinamica delle esportazioni, anche per riflesso delle dinamiche politiche e commerciali internazionali, aggravato dalla crisi indotta dalla pandemia da COVID-19, con conseguenze potenzialmente impattanti nel medio-lungo termine sulle filiere produttive regionali maggiormente basate sulla domanda estera (navale, siderurgica, arredamento, macchinari)

#### Impatto dell'emergenza pandemica sul tessuto sociale e produttivo

- Impatto della pandemia sulla salute pubblica, con risvolti economici negativi a lungo termine sia sul tessuto sociale – assistenziale che sanitario in senso stretto
- Impatto endemico di lungo termine della pandemia da COVID-19 sulla stabilità economica delle imprese e sulla domanda di beni e servizi ancora difficilmente predicibile nelle conseguenze

## 13.3 Individuazione criteri di monitoraggio impatto della ZLS

La creazione di una ZLS all'interno del territorio regionale rappresenta un'importante opportunità di sviluppo. Al fine di valutare l'impatto della ZLS sul tessuto economico regionale e controllare il percorso evolutivo che questo importante strumento di politica industriale stimolerà nelle imprese e nelle strutture che collaborano al processo di crescita imprenditoriale ed economica, il Piano di Sviluppo Strategico propone di dotare il Comitato di Indirizzo della ZLS di un sistema di monitoraggio puntuale.

Il sistema proposto è composto da un insieme di indicatori economici volti a misurare la variazione di alcune variabili chiave a livello regionale e in alcuni casi a livello dei Comuni facenti parte dell'area della ZLS.

I dati relativi alle variabili indicati sono già raccolti da importanti istituti di ricerca, fra tutti l'ISTAT, con cadenza variabile che va dalla frequenza mensile (es.: Indicatore 1 – demografia imprese) alla frequenza annuale (es.: Indicatore 3 – valore aggiunto per addetto).

Sono dati a libero accesso o informazioni che la Regione FVG già raccoglie per le finalità che le sono proprie.

Di seguito la lista degli indicatori con relativa motivazione:

INDICATORE	NOME	AREA	FONTI	MOTIVAZIONE
1	Demografia Imprese	Regione e Comuni ZLS	ISTAT - CCIAA	La ZLS si pone l'obiettivo di potenziare il sistema produttivo regionale, rendendolo pertanto più attrattivo per la nascita e sviluppo di imprese
2	Forza Lavoro	Regione e Comuni ZLS	ISTAT	Per valutare la capacità di attrarre, oltre alle imprese, anche lavoratori come indicatore della crescita di benessere delle aree ZLS
3	Valore aggiunto per addetto	Regione e Comuni ZLS	ISTAT	Indicatore della capacità dei settori produttivi di creare valore e benessere economico
4	Classi dimensionali imprese per settore	Regione e Comuni ZLS	ISTAT	Imprese di maggiori dimensioni possono sfruttare migliori opportunità e realizzare investimenti più grandi: la ZLS ne favorisce la presenza?
5	Fatturato imprese Manifatturiero	Regione e Comuni ZLS	ISTAT	La centralità del settore manifatturiero per lo sviluppo economico della regione e la focalizzazione verso questo settore nella scelta delle aree della ZLS impongono di tener conto dell'andamento del fatturato della manifattura
6	Addetti manifattura	Regione e Comuni ZLS	ISTAT	Per capire se lo sviluppo di quelle aree è effettivamente legato alla crescita del comparto manifatturiero, il più legato alle opportunità della ZLS
7	Valore aggiunto settore Manifatturiero	Regione e Comuni ZLS	ISTAT	L'indicatore 6 acquisisce maggior valore conoscitivo se confrontato con il V.A. del settore, cioè la misura della capacità di creare maggior benessere dall'attività d'impresa.
8	Impo e expo per attività economica	Regione	ISTAT	Un'economia che potenzia la sua rete logistica aumenta le sue possibilità di relazionarsi economicamente con imprese e partner di altri Paesi attraverso lo scambio di beni e servizi
9	Movimento porti ZLS	Regione	ISTAT	Vista la centralità del porto nella ZLS, è utile pesare i risultati dell'indicatore 9 rispetto al movimento merci dei porti indicati nel Piano di Sviluppo Strategico della ZLS
10	Valore medio esportazioni per operatore	Regione	ISTAT	Come la ZLS incide sulla tendenza in atto che vede ridursi il numero di operatori e aumentare l'export, portando ad una concentrazione dell'attività.

Al Comitato d'indirizzo viene demandato il compito di organizzare la raccolta dei dati nei modi e con la frequenza ritenuti più opportuni; di analizzarli e valutarli in funzione agli obiettivi strategici del presente Piano; di considerare eventualmente altri indicatori per ampliare e approfondire l'analisi sulla performance della ZLS; infine, di condividere i risultati della valutazione con gli organi interessati della Regione FVG e con gli stakeholder individuati, con frequenza che si suggerisce annuale.

## 14 Le semplificazioni amministrative

### 14.1 Premessa

Le Zone Logistiche Semplificate (ZLS) nascono quale derivazione delle Zone Economiche Speciali (ZES), il cui modello – ideato per il sostegno ed il rilancio delle economie delle regioni meno sviluppate e in transizione, come individuate dalla normativa europea, ammissibili alle deroghe previste dall’articolo 107 del Trattato sul funzionamento dell’Unione europea – è stato progressivamente esteso anche alle regioni più sviluppate.

La legge 27 dicembre 2017 n. 205, che ha previsto la possibilità di istituzione delle ZLS per una durata massima di sette anni, rinnovabile fino a un massimo di ulteriori sette anni, ne individua la finalità nel “favorire la creazione di condizioni favorevoli allo sviluppo di nuovi investimenti nelle aree portuali delle regioni più sviluppate, così come individuate dalla normativa europea, ammissibili alle deroghe previste dall’articolo 107 del Trattato sul funzionamento dell’Unione europea” (art. 1, comma 61).

Nel perseguire tale finalità un ruolo centrale assumono le norme volte alla riduzione dei termini dell’agire della pubblica amministrazione e la semplificazione dei procedimenti amministrativi, da un lato, delle procedure di insediamento di nuove imprese e/o di sviluppo di imprese già operanti nelle aree interessate e, dall’altro lato, di tutte quelle attività amministrative con cui l’operatore economico venga ad interfacciarsi nel corso dell’esercizio dell’impresa.

Il modello economico-giuridico delle ZLS si muove, infatti, lungo due direttive di fondo: l’incentivazione economica e la semplificazione amministrativa.

L’incentivazione economica ha riguardo al regime fiscale agevolato di diretta previsione statale (art. 5, comma 2, D.L. 20 giugno 2017 n. 91- oggi sostituito dall’art. 16, comma 2, del D.L. 124/2023- come richiamato dall’art. 1, comma 64, legge 27 dicembre 2017 n. 205) e alle forme di sostegno economico che la Regione si impegna a realizzare.

Quanto alla seconda direttiva di fondo, nel presente capitolo del Piano di Sviluppo Strategico della Zona Logistica Semplificata della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia si intendono approfondire gli elementi attrattivi costituiti dalla semplificazione amministrativa e gli aspetti più prettamente giuridico-amministrativi che andranno a connotare la locale ZLS, avendo riguardo alla finalità da perseguire (ovverosia alla creazione di condizioni ottimali per lo sviluppo e la crescita economica delle aree ivi ricadenti e, in via riflessa, del territorio regionale e nazionale), alla specialità della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia e al concreto tessuto economico, sociale e istituzionale.

In tale ambito, si anticipa sin d’ora la centralità della proposta funzionale semplificatoria concentrata nella previsione del c.d. “**PATTO DI LOCALIZZAZIONE E SVILUPPO (PLS-ZLS)**”, avente la funzione di definire gli impegni dei soggetti pubblici e dei soggetti privati al fine di realizzare le iniziative di insediamento ed accedere ai benefici propri delle ZLS.

Tale Piano si affianca alla previsione del c.d. “**PACCHETTO INTEGRATO DI AGEVOLAZIONI (PIA-ZLS)**”, indirizzato a definire i benefici fiscali, i benefici procedurali ed i servizi a supporto dell’operatore economico.

### 14.2 Quadro normativo nazionale in materia di semplificazioni amministrative

#### 14.2.1 La semplificazione per l’insediamento e la gestione delle imprese nelle ZLS

L’efficacia e l’efficienza dei processi decisionali pubblici rappresenta elemento di attrattività e di competitività nel favorire l’insediamento e la permanenza delle imprese nel territorio a fronte di una tempistica e di una complessità procedimentale spesso ritenute dall’operatore economico come un ostacolo



burocratico alla realizzazione della propria attività, comportante dispendio di risorse – economiche e temporali – che egli può non essere disposto ad affrontare.

La semplificazione dei procedimenti amministrativi – tramite modelli funzionali trasparenti, certi ed imparziali improntati alla cooperazione tra le parti ed alla proporzionalità degli adempimenti richiesti – con la finalità dell'ottenimento di provvedimenti amministrativi abilitativi ad un nuovo insediamento o allo sviluppo di un insediamento già presente sul territorio è tra gli obiettivi principali dell'attuazione del presente Piano ed acquista concreta rilevanza nell'azione normativa e regolamentare posta in essere dalla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia per lo sviluppo del territorio e della sua economia, anche a seguito degli interventi volti a supportare la ripresa post-pandemica.

In sede nazionale, per favorire l'insediamento e la permanenza delle imprese nelle Zone Logistiche Semplificate, il legislatore ha inciso sull'accelerazione dell'azione amministrativa, muovendosi su due piani: la **semplificazione dei termini** e la **semplificazione dei moduli procedurali**.

L'art. 1, commi 64 e 65, legge 27 dicembre 2017 n. 205 estende alle ZLS quegli elementi di accelerazione procedimentale già previsti per le ZES, facendo richiamo a quanto previsto dall'art. 5, "*commi 1, 2 limitatamente alle zone ammissibili agli aiuti a finalità regionale a norma dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, 2-bis, 3, 4 e 6, del decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017, n. 123*" e all'art. 5-bis, commi 1 e 2, D.L. 20 giugno 2017 n. 91.

La disciplina in materia è stata più volte modificata negli ultimi anni. Se in un primo momento l'esplicito richiamo alle misure semplificatorie della ZES – tra le quali la presenza di uno Sportello Unico Digitale presso il Commissario Straordinario – supportava l'estensione alle ZLS di tale forma organizzativa e di governo, oggi la limitatezza del richiamo compiuto dall'art. 1, comma 65, legge 27 dicembre 2017 n. 205, come da ultimo modificato con D.L. 30 aprile 2022 n. 36, ai soli primi due commi dell'art. 5 bis D.L. 20 giugno 2017 n. 91, seppur chiarendo, in particolare, l'applicabilità dell'istituto dell'autorizzazione unica alle ZLS, appare manifestare la volontà di non estendere alle ZLS la figura del Commissario straordinario e, quindi, dell'allocatione presso di esso dello Sportello Unico Digitale.

L'istituto delle ZES e, di riflesso, delle ZLS in seguito ha visto l'abrogazione di alcune disposizioni dell'art. 5 del D.L. 91/2017, che sono state sostituite dalla corrispondente normativa dettata con riferimento alla ZES unica per il Mezzogiorno, introdotta dal D.L. 124/2023.

La disciplina delle modalità di funzionamento e di organizzazione delle ZLS e le condizioni per l'applicazione delle misure di semplificazione di cui all'art. 5 bis, commi 1 e 2, D.L. 20 giugno 2017 n. 91 sono demandate – secondo l'attuale formulazione dell'art. 1, comma 65, legge 27 dicembre 2017 n. 205 – ad un decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, di recentissima adozione. Infatti, con il DPCM 2 aprile 2024 n. 40 e, più precisamente, con l'art. 12 sono state definite le misure di semplificazione per le ZLS. Pertanto, sulla scorta delle previsioni del citato articolo le misure di semplificazione su cui l'operatore economico potrà contare sono:

- ✓ la **riduzione di un terzo dei termini procedurali** (art. 12, quarto comma, lett. a) del D.P.C.M. 2 aprile 2024 n. 40) sia di alcuni importanti istituti generali sia di complessi procedimenti amministrativi che vengono in rilievo nell'insediamento e nel corso della vita delle imprese;
- ✓ l'**utilizzo della conferenza di servizi semplificata, con termini dimidiati**, per l'adozione di autorizzazioni, licenze, permessi, concessioni o nulla osta comunque denominati che richiedono l'acquisizione di pareri, intese, concerti o altri atti di assenso comunque denominati di competenza di più amministrazioni nonché la **dimidiazione dei termini nella disciplina del silenzio nei rapporti tra amministrazioni pubbliche e tra amministrazioni pubbliche e gestori di beni o servizi pubblici** di cui all'art. 17 bis, comma 1, legge 7 agosto 1990 n. 241 (art. 12, quarto comma, lett. b) del D.P.C.M. 2 aprile 2024 n. 40);
- ✓ l'**unicità dell'interlocutore con cui deve interfacciarsi l'operatore economico** nell'avvio di una nuova attività e di quelle già insediate oggetto di loro sviluppo soggette ad autorizzazione unica con la garanzia

per l'operatore economico di interloquire a mezzo di uno Sportello unico digitale e di un necessario presupposto raccordo tra Amministrazioni.

Lo sportello unico è reso disponibile anche in lingua inglese e opera secondo i migliori standard tecnologici, con carattere di interoperabilità rispetto ai sistemi e alle piattaforme digitali in uso presso gli enti coinvolti nell'istruttoria del procedimento.

Nelle more della piena operatività dello sportello unico digitale, le domande di autorizzazione unica sono presentate allo sportello unico per le attività produttive (SUAP) territorialmente competente (art. 5, comma 1, lett. e) e art. 12, secondo comma, del DPCM 2 aprile 2024 n.40).

Lo Sportello Unico dovrà raccordarsi, in particolare, con lo Sportello Unico Amministrativo presso l'Autorità di Sistema Portuale e con lo Sportello Unico Doganale;

- ✓ la **possibilità di istituzione di zone franche doganali intercluse** (art. 12, quinto comma, del DPCM 40/2024);
- ✓ **silenzio-assenso** (art. 12, quarto comma, lett. c) del DPCM 40/2024);
- ✓ un **termine perentorio di novanta giorni per la realizzazione degli interventi relativi agli oneri di urbanizzazione primaria** di cui all'articolo 16, comma 7, del testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, per le imprese beneficiarie delle agevolazioni che effettuano gli investimenti ammessi al credito d'imposta (art. 12, quarto comma, lett. d) del DPCM 40/2024);
- ✓ la qualificazione come **opere di pubblica utilità, indifferibili ed urgenti** delle opere per la realizzazione di progetti inerenti alle attività economiche ovvero all'insediamento di attività industriali, produttive e logistiche nell'area ZLS da parte di soggetti pubblici e privati (art. 12, primo comma, del DPCM 40/2024);
- ✓ un procedimento di **autorizzazione unica**, condotto nelle forme della conferenza di servizi semplificata, per i progetti, non soggetti a S.C.I.A., inerenti alle attività economiche o all'insediamento delle attività nella ZLS (art. 12, primo e secondo comma, del DPCM 40/2024).

Tale autorizzazione unica – che si configura quale procedimento principale per l'attuazione degli insediamenti – è idonea a costituire **variante** di piano agli strumenti urbanistici e di pianificazione territoriale, ad eccezione del piano paesaggistico regionale.

*L'accelerazione procedimentale quale fattore di attrazione degli investimenti  
Tabelle di sintesi*

Tabella 44 - Schema riassuntivo dei procedimenti per cui i termini sono ridotti di un terzo

<b>RIDUZIONE DI UN TERZO DEI TERMINI PROCEDIMENTALI (Art. 12, quarto comma, lett. a) DPCM 40/2024)</b>	
<b>PROCEDIMENTI</b>	<b>RIFERIMENTI NORMATIVI</b>
Procedimenti in generale- termini di conclusione del procedimento	Art. 2 legge 7 agosto 1990 n. 241
Segnalazione certificata di inizio attività	Art. 19 legge 7 agosto 1990 n. 241
Valutazione di impatto ambientale- VIA Valutazione ambientale strategica- VAS Autorizzazione ambientale integrata- AIA	D.lgs. 3 aprile 2006 n.152
Autorizzazione unica ambientale- AUA	d.P.R. 13 marzo 2013 n. 59
Beni culturali e paesaggio	d.lgs. 22 gennaio 2004 n.42
Autorizzazione paesaggistica	d.P.R. 13 febbraio 2017 n.31
Procedimenti in materia edilizia	d.P.R. 6 giugno 2001 n.380
Concessioni demaniali portuali	Legge 28 gennaio 1994 n.84

Tabella 45 - Schema riassuntivo degli istituti in cui i termini sono ridotti della metà

<b>RIDUZIONE DELLA METÀ DEI TERMINI PROCEDIMENTALI (Art. 12, quarto comma, lett. b) DPCM 40/2024)</b>	
<b>PROCEDIMENTI</b>	<b>RIFERIMENTI NORMATIVI</b>

Conferenza di servizi semplificata	Art. 14 <i>bis</i> legge 7 agosto 1990 n. 241
Silenzio tra P.A. e tra P.A. e gestori di servizi pubblici	Art. 17 bis, comma 1, legge 7 agosto 1990 n.241

*La concentrazione amministrativa quale fattore di attrazione degli investimenti  
La disciplina dell'Autorizzazione unica*

<b>AUTORIZZAZIONE UNICA (Art. 12, primo comma, DPCM 40/2024)</b>
Ai sensi dell'articolo 1, comma 65, della legge n. 205 del 2017, i progetti inerenti alle attività economiche ovvero all'insediamento di attività industriali, produttive e logistiche all'interno della ZLS, non soggetti a segnalazione certificata di inizio d'attività o a comunicazione, sono soggetti ad autorizzazione unica, nel rispetto delle normative vigenti in materia di valutazione di impatto ambientale. L'autorizzazione unica, ove necessario, costituisce variante agli strumenti urbanistici e di pianificazione territoriale, ad eccezione del piano paesaggistico regionale.
Fatto salvo quanto previsto dalle norme vigenti in materia di autorizzazione di impianti e infrastrutture energetiche ed in materia di opere ed altre attività ricadenti nella competenza territoriale delle Autorità di sistema portuale e degli aeroporti, le opere per la realizzazione di progetti inerenti alle attività economiche ovvero all'insediamento di attività industriali, produttive e logistiche nell'area ZLS da parte di soggetti pubblici e privati sono di pubblica utilità, indifferibili ed urgenti.

## 14.2.2 La semplificazione per la ripresa economica del Paese

Nell'ambito degli interventi nazionali intrapresi nell'ottica di sostenere la ripresa a seguito della grave emergenza sanitaria, economica e sociale dovuta alla diffusione del virus SARS-CoV-2, si è assistito e si assiste alla attuazione di rilevanti ed incisive azioni normative ed amministrative volte a semplificare e accelerare ulteriormente l'esercizio delle funzioni amministrative.

La *ratio* di fondo è che la ripresa e lo sviluppo del sistema economico non possano che essere favoriti da procedimenti più snelli e rapidi, anche in deroga alla comune disciplina, e da un'amministrazione pubblica non avvinta da burocratizzazioni non necessarie e che attui la propria funzione mediante la digitalizzazione in un'ottica di sostenibilità ecologica: elementi che si traducono non solo in una maggiore flessibilità e capacità di azione dei soggetti pubblici, ma altresì in una leva per l'attrazione degli investimenti e per la produttività, favorendo la concorrenzialità dell'operatore economico insediato.

Anche tali novità concorrono all'individuazione del *sistema base comune*, che connota la disciplina applicabile alla Zona Logistica Semplificata del Friuli Venezia Giulia e al quale si affiancano – secondo i criteri di disciplina delle fonti nel caso rafforzati dall'autonomia speciale della Regione – le normative regionali e le proposte elaborate dalla Regione, che meglio si vedranno *infra*, volte ad approntare un sistema policentrico di semplificazioni amministrative che ambisce ad essere armonico ed efficace, tale da poter costituire concreto elemento attrattivo per le realtà imprenditoriali ed effettiva spinta per la crescita economica delle aree interessate e – di riflesso – dell'intero territorio regionale e nazionale.

In sintesi, si ricostruisce il seguente quadro:

✓ **DECRETO SEMPLIFICAZIONI 2020**

*(decreto legge 16 luglio 2020 n. 76, convertito con modificazioni dalla legge 11 settembre 2020 n. 120)*

› Semplificazione delle procedure in materia di contratti pubblici e di edilizia per accelerare gli investimenti e la realizzazione di infrastrutture (tra queste, si segnala l'introduzione dell'attestazione di avvenuta formazione del silenzio assenso a cura del SUE – art. 20, comma 8, D.P.R. 6 giugno 2001 n. 380, introdotto dall'art. 10, comma 1, lett. i) D.L. 16 luglio 2020 n. 76);

› Ulteriori misure di semplificazione procedimentale e di sostegno e diffusione dell'amministrazione digitale, anche modificando in più punti la legge generale sul procedimento amministrativo (cfr. art. 12 D.L. 76/2020);



- › Possibilità di far ricorso, fino al 30 giugno 2023, alla conferenza di servizi semplificata con alcune modifiche – in termini temporali – che accelerano il procedimento (art. 13 D.L. 76/2020);
- › Semplificazioni in materia ambientale: in particolare, razionalizzazione delle procedure di VIA e semplificazione delle procedure per interventi e opere nei siti oggetto di bonifica (artt. 50 ss. D.L. 76/2020).

Tali modifiche rendono opportuno un adeguamento della normativa regionale in materia e, in particolare, della legge regionale FVG 19 novembre 2009 n. 19 (Codice regionale dell'edilizia) e legge regionale FVG 7 settembre 1990 n. 43 – Ordinamento nella Regione Friuli - Venezia Giulia della valutazione di impatto ambientale (VIA).

#### ✓ **AGENDA PER LA SEMPLIFICAZIONE 2020-2023**

(art. 15 decreto legge 16 luglio 2020 n. 76)

L'Agenda individua una serie di interventi prioritari, condivisi tra Governo, Regioni ed Enti Locali, definendo obiettivi, risultati attesi, responsabilità e tempi di realizzazione.

Nella consapevolezza che la riuscita delle politiche di rilancio del Paese dipendono dallo snellimento burocratico e da una rapida ed efficace attuazione delle iniziative programmate per la ripresa, sono programmate:

- › **La semplificazione e la reingegnerizzazione delle procedure**, in particolare per l'avvio e l'esercizio delle attività economiche (uniformazione dei regimi amministrativi, eliminazione di adempimenti e autorizzazioni non necessarie, standardizzazione e semplificazione di moduli e form digitali);
- › **La velocizzazione delle procedure**, ma anche certezza dei tempi delle procedure (in proposito, specifica attenzione è dedicata alla pubblicazione dei tempi di conclusione delle procedure, al fine di ottenere, anche mediante il confronto tra le pratiche adottate dalle diverse amministrazioni, una progressiva riduzione dei tempi dei procedimenti di particolare rilevanza per gli utenti);
- › **La semplificazione e la digitalizzazione** in attuazione del principio *once only* (l'amministrazione chiede solo una volta), attraverso l'accesso alle banche dati ai fini dell'acquisizione d'ufficio e dei controlli sulle autocertificazioni. Nell'azione rientra, inoltre, la piena digitalizzazione, in particolare, dei procedimenti di competenza dello Sportello unico delle attività produttive (SUAP) e dello Sportello unico dell'edilizia (SUE), anche mediante l'interoperabilità dei flussi documentali e degli schemi dati tra amministrazioni e loro sportelli digitali;
- › **La realizzazione di azioni mirate per il superamento degli ostacoli burocratici nei settori chiave del Piano di rilancio** (in particolare, tutela ambientale e *green economy*, edilizia e rigenerazione urbana, banda ultra larga, appalti).

Come si vedrà, le misure che la Regione intende attuare nella Zona Logistica Semplificata si pongono in linea con gli obiettivi nazionali.

#### ✓ **COMMISSARI PER LE OPERE STRATEGICHE**

(art. 9 decreto legge 16 luglio 2020 n. 76)

Il Commissario per le opere strategiche è dotato di poteri derogatori per facilitare l'esecuzione proprio di quelle opere caratterizzate da elevato grado di complessità progettuali, particolare difficoltà esecutive o attuative e con rilevante impatto sul tessuto socio-economico a livello nazionale regionale o locale.

L'obiettivo è l'accelerazione degli interventi infrastrutturali strategici.

Ai sensi del nuovo comma 2 dell'art. 4 D.L. 18 aprile 2019 n. 32, in particolare, il Commissario straordinario:

- › assume ogni determinazione necessaria per l'avvio ovvero la prosecuzione dei lavori, anche sospesi;
- › rielabora, eventualmente, ed approva i progetti non ancora appaltati, raccordandosi con i Provveditorati interregionali alle opere pubbliche, anche mediante specifici protocolli operativi per l'applicazione delle migliori pratiche;
- › approva i progetti, d'intesa con i Presidenti delle Regioni territorialmente competenti. L'approvazione è sostitutiva, ad ogni effetto di legge, di ogni autorizzazione, parere, visto, nulla osta occorrenti, eccezione fatta per quelli relativi alla tutela ambientale, per i quali i termini dei relativi procedimenti



sono dimezzati, e per quelli relativi alla tutela di beni culturali e paesaggistici, che, decorsi infruttuosamente i termini indicati (massimo 60 giorni), si intendono rilasciati.

Con DPCM del 16 aprile 2021 è stato nominato il Commissario straordinario per le opere di **potenziamento della linea Venezia – Trieste**, così articolate:

- › Potenziamento tecnologico con rinnovo del sistema di distanziamento della linea storica tra Venezia Mestre e Ronchi Sud;
- › Adeguamento delle opere d'arte per la rimozione di tutte le limitazioni in D4L presenti in linea;
- › Interventi infrastrutturali: soppressione di tutti i passaggi a livello pubblici (n. 11 restanti non a carico di SO Soppr PL), adeguamento a 750 m della stazione di San Donà di Piave-Jesolo, San Giorgio di Nogaro e Cervignano e varianti di tracciato Portogruaro, Latisana e nuovo ponte sul fiume Isonzo;
- › Variante tratta tra Ronchi e Aurisina.

#### ✓ **COMMISSARIO PER LA TERZA CORSIA A4 VENEZIA-TRIESTE**

Con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 16 dicembre 2022, è stato prorogato fino al 31 dicembre 2024 lo stato di emergenza determinatosi nel settore del traffico e della mobilità nell'asse autostradale Corridoio V dell'Autostrada A4 nella tratta Quarto d'Altino-Trieste e nel Raccordo Autostradale Villesse-Gorizia, inizialmente dichiarato con D.P.C.M. 11 luglio 2008.

Per fronteggiare l'emergenza, è stato nominato, nella persona del Presidente della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, un Commissario delegato con il compito di:

- › Realizzare la terza corsia nel tratto autostradale A4 Quarto D'Altino-Villesse e provvedere all'adeguamento a sezione autostradale del raccordo Villesse-Gorizia;
- › Realizzare gli interventi insistenti sul tratto autostradale A4 Quarto D'Altino-Trieste o sul raccordo Villesse-Gorizia o sul sistema autostradale interconnesso, previsti nella convenzione di concessione tra Autovie Venete S.p.A. e l'ANAS S.p.a.;
- › Realizzare le opere di competenza di enti diversi dalla concessionaria Autovie Venete S.p.A., tenuto conto della programmazione e della disponibilità finanziaria degli stessi, comunque funzionali al decongestionamento dell'area interessata dalla dichiarazione dello stato di emergenza.

A tal fine il Commissario può anche sostituirsi ai soggetti competenti in via ordinaria, adottando gli atti e i provvedimenti occorrenti alla urgente realizzazione delle opere.

#### ✓ **PNRR**

Tra le riforme da attuare vi è quella della Pubblica Amministrazione, con l'obiettivo di migliorare la capacità amministrativa a livello centrale e locale, di rafforzare i processi di selezione, formazione e promozione dei dipendenti pubblici, di incentivare la semplificazione e la digitalizzazione delle procedure amministrative.

La perseguita sburocratizzazione della P.A. è finalizzata a ridurre i costi e i tempi che attualmente gravano su imprese e cittadini.

Tra le missioni individuate dal Piano vi è non solo la modernizzazione e digitalizzazione della pubblica amministrazione, ma altresì il rafforzamento e l'estensione dell'alta velocità ferroviaria nazionale e il potenziamento della rete ferroviaria regionale, il potenziamento dei servizi di trasporto merci secondo una logica intermodale in relazione al sistema degli aeroporti, l'interoperabilità della piattaforma logistica nazionale per la rete dei porti.

Elementi tutti che, unitamente alle forme di semplificazione previste per la Zona Logistica Semplificata, avranno positiva incidenza sulle possibilità di sviluppo e crescita delle imprese in tale Zona, amplificandone la capacità attrattiva.

#### ✓ **DECRETO SEMPLIFICAZIONI 2021**

*(decreto legge 31 maggio 2021 n. 77, convertito con modificazioni dalla legge 29 luglio 2021 n. 108)*

Imprime un impulso decisivo allo snellimento delle procedure amministrative in tutti i settori incisi dalle previsioni del Piano nazionale di ripresa e resilienza e del Piano nazionale per gli investimenti complementari, per consentire un'efficace, tempestiva ed efficiente realizzazione degli interventi ad essi riferiti.

Incidere, in particolare, sulla procedura di valutazione di impatto ambientale (VIA) di competenza statale per i progetti PNRR-PNIEC nonché sulla procedura di valutazione di impatto ambientale di competenza regionale; introduce una nuova disciplina in materia di provvedimento unico ambientale; modifica la disciplina in materia di valutazione ambientale strategica (VAS); introduce speciali disposizioni in materia paesaggistica per gli interventi PNRR.

Tra le modifiche apportate alla legge generale sul procedimento amministrativo meritano cenno la riduzione del termine per l'annullamento d'ufficio da 18 a 12 mesi, che attua il principio di certezza dei rapporti giuridici tra operatori economici e pubbliche amministrazioni, e l'introduzione in generale dell'obbligo per la P.A., su richiesta del privato di rilasciare un'attestazione di avvenuta formazione del silenzio assenso entro dieci giorni dalla richiesta, in assenza della quale il privato può procedere con una dichiarazione sostitutiva (art. 20, comma 2 *bis*, legge 7 agosto 1990 n. 241, introdotto dall'art. 62 del Decreto Semplificazioni 2021), così attuandosi non solo il principio di certezza dei rapporti giuridici, ma anche la semplificazione procedimentale.

✓ **DECRETO LEGGE 152/2021**

(decreto legge 6 novembre 2021 n. 152, convertito con legge 29 dicembre 2021 n. 233)

Incidere, in particolare, sui tempi del procedimento di Valutazione ambientale strategica (VAS), prevedendone la loro riduzione.

### 14.3 Quadro normativo della Regione Autonoma FVG in materia di semplificazioni amministrative

La lett. e) dell'art. 6 D.P.C.M. 25 gennaio 2018 n. 12 <sup>(38)</sup> indica tra i contenuti del Piano di Sviluppo Strategico "l'individuazione delle semplificazioni amministrative, di propria competenza, per la realizzazione degli investimenti che la Regione si impegna ad adottare per le iniziative imprenditoriali localizzate nella ZES".

La semplificazione dei procedimenti amministrativi relativi all'avvio e alla gestione di un'attività imprenditoriale e all'insediamento nelle ZLS nonché l'accelerazione dei tempi per giungere al provvedimento finale rappresentano un fondamentale fattore per sviluppare e sostenere l'economia: una Amministrazione capace di agire efficacemente ed efficientemente è senza dubbio elemento attrattivo per l'operatore economico, il quale potrà confidare nella certezza degli adempimenti da porre in essere per ottenere il titolo giuridico idoneo all'insediamento della propria impresa sul territorio regionale.

La Regione Friuli-Venezia Giulia, già da lungo tempo e anche nell'esercizio delle potestà legislative ad essa spettanti quale regione a statuto speciale, ha approvato apposite discipline normative regolanti i procedimenti amministrativi che vengono in rilievo anche per l'operatore economico che intenda insediarsi sul territorio, semplificando e armonizzando l'attività amministrativa.

Si fa riferimento, innanzitutto, oltre alla legge regionale 20 marzo 2000 n. 7 (*Testo unico delle norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso*), a:

- ✓ **Normativa regionale settoriale che già prevede termini inferiori rispetto a quelli posti dalla legislazione nazionale** (a titolo esemplificativo, termini inferiori sono posti dalla legge regionale 11 novembre 2009 n. 19 – *Codice regionale dell'edilizia* – nel procedimento di rilascio del permesso di costruire);
- ✓ **Promozione di accordi tra P.A. per la semplificazione delle procedure per l'accesso e lo svolgimento delle attività produttive e di prestazione di servizi** (come previsto dalla legge regionale 20 febbraio 2015, n. 3 "*Rilancimpresa FVG - Riforma delle politiche industriali*", il cui art. 5 prevede che tali accordi abbiano a riguardo, in particolare, i procedimenti di localizzazione, realizzazione, trasformazione,

<sup>38</sup> Le modalità di istituzione delle ZES ivi previste trovano ancora applicazione anche per le ZLS nelle more dell'emanazione del nuovo D.P.C.M. previsto dall'articolo 1, comma 65, della legge 27 dicembre 2017, n. 205, come novellato dall'art. 37 del decreto-legge 30 aprile 2022 n. 36, convertito con modificazioni dalla legge 29 giugno 2022, n. 79.

ristrutturazione, riconversione, ampliamento, trasferimento, cessazione o riattivazione delle attività produttive e di prestazione di servizi);

- ✓ **Catalogo dei procedimenti e individuazione espressa dei termini di conclusione dei singoli procedimenti** (a titolo esemplificativo, delibera della Giunta Regionale n. 1265 del 6 agosto 2021 che individua i termini dei procedimenti amministrativi di competenza della Direzione Centrale Infrastrutture e Territorio);
- ✓ **Predisposizione del Portale Investinfgv** allo scopo di agevolare l'operatore economico interessato ad insediarsi nel territorio regionale e di fornire informazioni puntuali, supportando inoltre le imprese per l'ottenimento di contributi e agevolazioni e accompagnandole sui mercati esteri, in linea con le strategie di sviluppo regionali e nazionali;
- ✓ **Previsione di modulistica standard** per facilitare la presentazione delle istanze.

Più recentemente la Regione ha dato spinta al percorso di semplificazione mediante l'assunzione dei seguenti principali provvedimenti normativi:

#### ✓ **Semplifica FVG**

La Legge regionale 14 febbraio 2020 n. 1 (c.d. *Semplifica FVG*), con l'obiettivo di perseguire una maggiore qualità dell'azione e della produzione normativa attraverso l'iniziativa e la responsabilità nel dettare direttive, supervisionare le tempistiche e vagliare i risultati dell'azione della semplificazione, ha, in particolare, previsto:

- › l'istituzione del Comitato permanente alla semplificazione;
- › l'introduzione della c.d. "**Legge di semplificazione annuale**" per la semplificazione del quadro legislativo e amministrativo regionale;

In attuazione di tale previsione è stata approvata la legge regionale 28 maggio 2021 n. 8 (*Legge regionale di semplificazione per l'anno 2021. Modifiche alla legge regionale 7/2000*), che ha apportato modifiche alla legge regionale sul procedimento amministrativo, adeguandola, tra l'altro, agli obiettivi di digitalizzazione nazionale.

- › la standardizzazione dei modelli e format da utilizzarsi nei procedimenti amministrativi;
- › la creazione di un **Portale Unico FVG** tramite cui raggiungere le banche dati.

#### ✓ **SviluppoImpresa**

La recente legge regionale 22 febbraio 2021 n. 3 (c.d. *SviluppoImpresa*) ha posto l'obiettivo di disciplinare le misure per la modernizzazione e la crescita del sistema economico regionale al fine di dotarlo di una maggiore resilienza, favorirne lo sviluppo qualitativo, sostenibile e partecipato, tenendo anche conto delle linee di fondo sottese agli strumenti *React EU* e *New Generation EU*.

Significativi interventi sono previsti per sostenere la digitalizzazione del tessuto imprenditoriale regionale, individuando in DiTedi il *driver* attuativo, finalizzati a favorire la trasformazione tecnologica e digitale, l'ammodernamento degli assetti gestionali ed organizzativi e forme di *governance* inclusive dei lavoratori, oltre a favorire strategie di servitizzazione che possano aumentare il valore aggiunto delle produzioni.

Sono previsti contributi a fondo perduto per favorire l'avvio di nuove imprese giovanili ed è agevolato l'utilizzo del *crowdfunding* per lo sviluppo delle start-up e dell'imprenditoria giovanile.

Rispetto all'obiettivo della crescita del tessuto produttivo regionale, nuove disposizioni riguardano le PMI, destinatarie di importanti misure volte a favorirne la capitalizzazione, a sostenere le riconversioni aziendali, il *revamping* digitale di attrezzature ed impianti ed i progetti di filiera nei settori acciaio, automotive, cantieristica e nautica, tramite il supporto di Friulia.

Per quanto riguarda l'internazionalizzazione delle imprese della Regione, l'Amministrazione regionale assume un impegno diretto al relativo rafforzamento, nella consapevolezza che le imprese regionali sono fortemente votate all'export, anche avvalendosi dello Sportello Unico per l'Internazionalizzazione (SPRINT). Sono previste ulteriori specifiche misure e contributi per sostenere l'internazionalizzazione, anche nella forma evoluta dell'internazionalizzazione digitale.

Sul piano della comunicazione efficace, si prevedono nuovi canali di comunicazione al fine di trasferire alle imprese regionali le opportunità messe a disposizione dalla Regione.

Vengono assegnate ulteriori funzioni ai Consorzi di sviluppo economico locale per il sostegno e l'attrazione degli investimenti e l'insediamento delle imprese, tramite Agenzia Lavoro & SviluppoImpresa,<sup>(39)</sup> che si pone quale soggetto pubblico attore nell'interfaccia con l'operatore economico.

Vengono previste forme di collaborazione tra Consorzi di sviluppo industriale ed altre amministrazioni, in particolare gli enti locali, mediante la stipula di convenzioni-accordi che si affiancano agli strumenti istituzionali di collaborazione interistituzionale già previsti, quale ad esempio gli accordi e la delegazione intersoggettiva nella materia della portualità e degli appalti pubblici.

Particolare attenzione è posta all'economia circolare ed all'efficientamento energetico, in linea con gli obiettivi nazionali ed europei.

Le novità introdotte dalla legge regionale 22 febbraio 2021 n. 3 non potranno che avere effetti positivi in termini di attrattività anche nelle aree ricadenti nella Zona Logistica Semplificata.

A livello organizzativo, tra le semplificazioni già in atto, vi è la previsione degli **Sportelli Unici per l'Edilizia e per le Attività Produttive** che – benché disciplinati nei loro caratteri fondamentali dalla legislazione statale – trovano nelle previsioni regionali supporto organizzativo e tecnologico. La Regione ha, infatti, messo a disposizione un **portale unico** per l'invio di domande o segnalazioni necessarie all'avvio di attività produttive e alla costruzione di impianti o fabbricati produttivi, a cui i singoli comuni, su base volontaria, possono aderire. Allo stato il livello di adesioni è di circa l'86% dei Comuni insistenti sul territorio.

#### 14.3.1 Pareri, intese, concerti ed altri atti di assenso

Elemento qualificante la semplificazione amministrativa è da individuarsi negli accordi, intese, determinazioni assunte all'esito delle conferenze di servizi e pareri comunque denominati che consentano di definire i rapporti tra amministrazioni pubbliche al fine del buon andamento dell'attività amministrativa e della certezza delle posizioni giuridiche, con ciò garantendo stabilità delle regole di insediamento a favore degli operatori economici.

Nell'ambito delle ZLS spicca, dunque, l'intesa interistituzionale 20.12.2019 stipulata tra Regione Autonoma FVG e l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale che disciplina l'attività di pianificazione portuale, di programmazione e di progettazione degli interventi e di gestione delle funzioni amministrative previste dalla LR 12/2012 e dalla legge 84/1994, relativamente all'ambito portuale di Monfalcone.

È stato, inoltre, sottoscritto un accordo istituzionale tra la Regione e il Consorzio di Sviluppo Economico del Friuli per la gestione del compendio portuale di Porto Nogaro (Porto Margreth) e la delega di compiti al Consorzio di sviluppo economico del Friuli ai sensi dell'art. 9 della legge regionale 31 maggio 2012 n.12, al fine di rendere unitaria e coordinata la gestione delle funzioni amministrative nell'ambito portuale, considerato che trattasi di un porto d'interesse regionale non sotto la giurisdizione dell'Autorità di Sistema Portuale.

Ulteriore accordo di programma incidente su area individuata nel presente piano è quello relativo alla realizzazione degli interventi di risanamento ambientale del sito di interesse nazionale di Caffaro in Comune di Torviscosa di cui al D.P.R. 22 gennaio 2021, n. 4/Pres., ai sensi dell'art. 19, L.R. 20 marzo 2000 n. 7.

### 14.4 Il Piano delle misure di semplificazione amministrativa

#### 14.4.1 Misure proposte e raccordate al modello organizzativo regionale esistente

La Regione intende sostenere e rinforzare l'attrattività della Zona Logistica Semplificata mediante una serie di interventi di semplificazione che agiscono su più fronti: dalla riduzione della complessità e dei tempi dei procedimenti amministrativi – nel perimetro consentito dalle misure di razionalizzazione e semplificazione

---

<sup>39</sup> Con legge regionale n. 29 del 28 dicembre 2018, al fine di promuovere lo sviluppo economico e occupazionale del Friuli Venezia Giulia, è stata istituita l'Agenzia Lavoro & SviluppoImpresa, quale ente pubblico non economico funzionale della Regione, avente personalità giuridica di diritto pubblico, dotato di autonomia gestionale, patrimoniale, organizzativa, contabile e finanziaria e sottoposto alla vigilanza e al controllo della Regione.

assunte a livello nazionale/regionale e di quelle collegate all'attuazione del PNRR – al corretto instradamento delle istanze di insediamento e al rafforzamento delle tecnologie digitali al fine della semplificazione delle modalità di attivazione, svolgimento e conclusione dei procedimenti amministrativi rilevanti ai fini dell'insediamento e sviluppo nelle ZLS.

All'esito di un processo conoscitivo e ricognitorio, volto ad individuare le maggiori criticità ad oggi riscontrabili nel corso dei procedimenti amministrativi, si sono individuate le proposte semplificatorie sostenibili nell'ambito dell'Amministrazione regionale con l'utilizzo di risorse umane, strumenti e modalità già esistenti e tali da supportare la sostenibilità amministrativo-gestionale della ZLS, anche mediante l'ulteriore sviluppo degli strumenti telematici riferibili allo Sportello Unico in capo alla struttura di *governance* della ZLS, eventualmente implementabili grazie allo sviluppo del progetto dello Sportello Unico dei Servizi, approvato per la prima volta con Generalità di Giunta n. 203/2018 e inserito nel "Programma triennale per lo sviluppo dell'ict dell'e-government e delle infrastrutture telematiche della Regione Friuli Venezia Giulia", approvato con DGR n. 1784 del 27 novembre 2020, in fase di aggiornamento.

Con l'obiettivo dell'applicazione delle misure semplificatorie e acceleratorie previste dalla normativa nazionale e regionale di cui si è fatto più sopra cenno e nella cui attuazione dovrà tenersi conto dei contenuti che assumerà il D.P.C.M. di futura emanazione, che potrà richiedere eventuali adeguamenti, lo **scopo del programma di semplificazione** è quello di attuare, nella sua più ampia espansione, il principio di cooperazione tra operatore economico e amministrazione (quale corollario dei principi costituzionali dell'imparzialità e del buon andamento della p.a. di cui all'art. 97 Costituzione) che governa la ZLS mediante la sottoscrizione del "**PATTO DI LOCALIZZAZIONE E SVILUPPO (PLS-ZLS)**", volto a delineare gli impegni assunti sulla base del programma di investimento nonché le relative iniziative da realizzare da ciascuna parte (privata e pubblica) e i tempi di esecuzione per assicurare il tempestivo insediamento e accesso ai benefici per le imprese.

Affiancato al PLS-ZLS si prevede l'ulteriore strumento del "**PACCHETTO INTEGRATO DI AGEVOLAZIONI (PIA-ZLS)**", costituito dalla combinazione integrata di aiuti, agevolazioni complementari e servizi aggiuntivi, in particolare:

- a) Credito di imposta ZLS;
- b) Aiuti per la realizzazione di investimenti ed agevolazioni complementari (es.: ricerca, formazione);
- c) Servizi per l'accesso al credito;
- d) Servizi per la gestione ambientale ed energetica;
- e) Servizi per il trasferimento tecnologico;
- f) Servizi di accompagnamento e assistenza.

La natura semplificatoria del PLS-ZLS lo riconduce nella categoria degli strumenti preliminari all'avvio del procedimento amministrativo d'insediamento e andrà a valere (in aggiunta ai servizi di accompagnamento e assistenza previsti nel PIA-ZLS) quale veicolo di accompagnamento e assistenza all'operatore economico nel procedimento amministrativo.

Il PLS-ZLS sarà predisposto in base alle Linee Guida elaborate dalla Giunta Regionale e con i contenuti individuati caso per caso, su misura per ciascuna impresa in relazione al progetto d'insediamento e agli investimenti proposti (*tailor-made*), e sarà connotato dalla trasparente e dettagliata informazione dei seguenti elementi esemplificativi:

- ✓ **stato giuridico delle aree** (ad esempio, urbanistico, di vincolo paesaggistico, vincolo storico, ecc.) e degli eventuali oneri da cui sono gravate (ad esempio, bonifiche, ripristini, compensazioni, ecc.);
- ✓ **stato giuridico delle infrastrutture presenti e progettate e delle opere di urbanizzazione presenti e progettate correlate alle aree;**
- ✓ **caratteristiche del procedimento amministrativo**, quale la sua tipologia, il numero e le fasi dei procedimenti necessari per l'ottenimento dei provvedimenti idonei all'attuazione del progetto.

Fulcro del contenuto del PLS-ZLS sarà il risultato dell'attività di informazione e condivisione preventiva della documentazione sostanzialmente e formalmente necessaria per avviare il procedimento, con un preliminare esame degli elementi presupposti alla proponenda domanda di insediamento (c.d. "Progetto di istanza per l'insediamento nella ZLS" – PI-ZLS), che quindi potrà, preventivamente all'avvio del procedimento essere

modificata e/o integrata dall'interessato all'esito del suo esame preliminare, al fine del suo spedito esame – per il tramite dello Sportello Unico – nella fase procedimentale di riferimento.

Il PLS-ZLS individuerà, quindi, i procedimenti e gli adempimenti delle parti ad essi connessi al fine di stilare una “**mappa del procedimento amministrativo**”, volta a fare acquisire all'istante:

- ✓ la conoscenza della struttura del procedimento amministrativo e le relative tempistiche di sua conclusione, quali previste dalla normativa vigente;
- ✓ la conoscenza degli interessi pubblici coinvolti nel procedimento amministrativo ed ivi valutati rispetto al progetto d'insediamento o di sviluppo;
- ✓ la conoscenza riguardo ai soggetti pubblici/privati coinvolti nella tutela e/o attuazione di tali pubblici interessi e le loro facoltà di partecipazione procedimentale che potrebbero incidere sull'esame del progetto d'insediamento o di sviluppo.

Così il PLS-ZLS, in attuazione del principio costituzionale di trasparenza e buon andamento dell'azione amministrativa, ha l'obiettivo di porre l'operatore economico nelle condizioni di acquisire preventivamente all'avvio del procedimento amministrativo una sostanziale e completa conoscenza degli elementi di fatto e giuridici (soggettivi e oggettivi) derivanti dal progetto d'insediamento o di sviluppo nell'area della ZLS e dei titoli giuridici necessari per ottenere l'autorizzazione all'insediamento, secondo l'iter e il profilo temporale individuati nel PLS-ZLS e nella correlata “mappa del procedimento”, nel rispetto delle previsioni normative accelerative e semplificatorie di cui si è dato più sopra conto e delle regole normative che disciplinano la fase procedimentale.

Al fine di facilitare la predisposizione dei Patti di Localizzazione e Sviluppo e di fornire in maniera immediata informazioni necessarie a tal fine, potrà essere introdotta, quale strumento di collaborazione amministrativa, una **MAPPA DELLE CONDIZIONI DI INSEDIAMENTO**, da intendersi quale documento a monte ad uso delle pubbliche amministrazioni coinvolte e da queste congiuntamente formato, ove siano enucleate, per ogni micro-unità territoriale, le relative caratteristiche, anche programmate, urbanistico-edilizie, le amministrazioni coinvolte, le “pre-condizioni” necessarie al fine di localizzare/sviluppare l'attività nelle aree ZLS.

Tale enucleazione offrirà nel contempo la base per una rapida implementazione della banca dati Eagle.fvg e dei Portali regionali (InvestinFvg e il Portale Unico FVG recentemente previsto dalla Legge regionale 14 febbraio 2020 n. 1, c.d. Semplifica FVG).

Il sistema delle semplificazioni si potrà, quindi, sostanziare in:

- ✓ **Concentrazione organizzativa** mediante il coordinamento degli Sportelli Unici al fine di assicurare l'unicità di interfaccia PA-impresе e l'unicità di conduzione del procedimento finalizzato all'insediamento, gestione, sviluppo delle attività di impresa nella ZLS, nel rispetto delle previsioni normative in materia di applicazione delle misure semplificatorie già previste a livello nazionale;
- ✓ **Ricognizione dei procedimenti rilevanti in relazione all'insediamento e/o gestione delle imprese nella ZLS** al fine di definire spazi di intervento per un ulteriore riduzione dei termini procedurali (es: termini per l'espressione di pareri o nulla osta);
- ✓ **Ricognizione analitica delle caratteristiche delle aree**, anche mediante la MAPPA DELLE CONDIZIONI DI INSEDIAMENTO, al fine di accelerare la localizzazione e lo sviluppo;
- ✓ **Analisi rapida congiunta PA-impresa (Quick joint check) per la redazione del PLS-ZLS**: Il procedimento per l'insediamento e/o la gestione dell'attività di impresa nella ZLS sarà accompagnato dal preliminare percorso di cooperazione tra l'istante e la pubblica amministrazione (eventualmente a mezzo di una struttura regionale a ciò adibita) al fine di definire in maniera concertata gli elementi utili e necessari per pervenire in tempi certi al provvedimento autorizzativo.

Tale analisi preliminare, che sostanzia il PATTO DI LOCALIZZAZIONE PLS-ZLS, sarà pienamente ispirata ad un principio collaborativo e dovrà avere durata non superiore ad un termine concordato tra le parti, su proposta dell'Amministrazione, in attuazione delle Linee Guida, così con l'obiettivo di giungere alla predisposizione di un'istanza completa e coerente al fine del suo instradamento procedimentale.

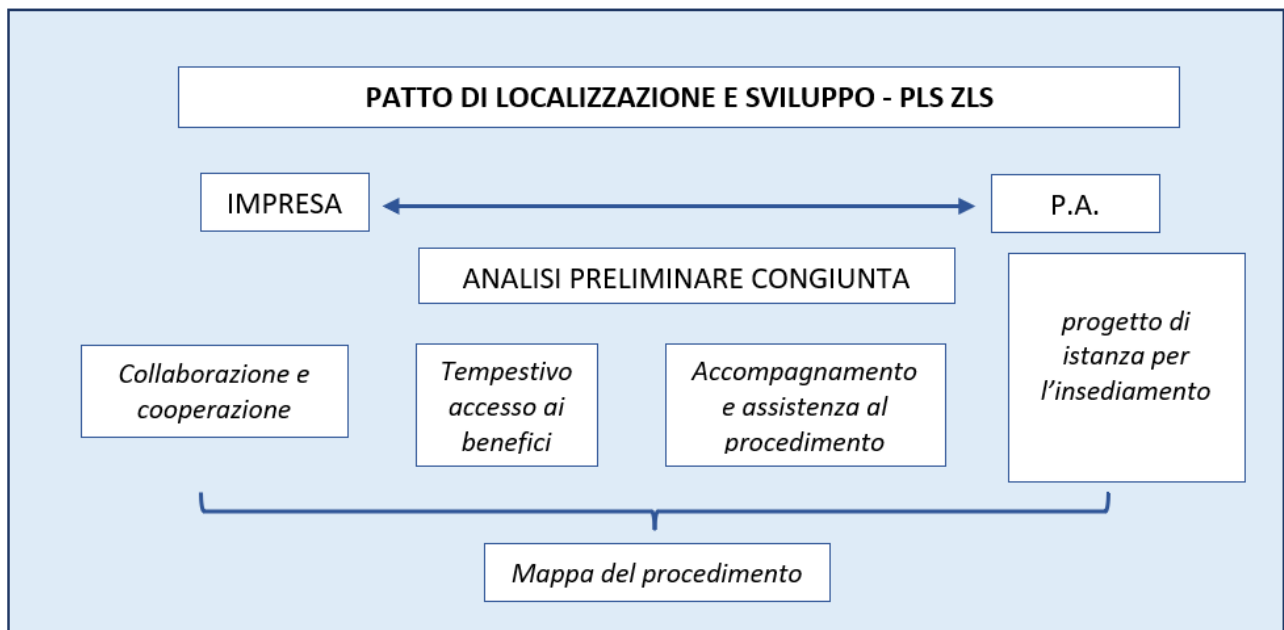


L'analisi preliminare congiunta potrà avere un impatto positivo sul successivo procedimento autorizzativo, limitando i casi (oggi frequenti) in cui si rendono necessarie integrazioni o chiarimenti a fronte di istanze incomplete e/o contraddittorie, che comportano la regressione del procedimento in una fase antecedente.

Tale analisi congiunta fungerà, inoltre, da servizio di assistenza alle imprese interessate all'insediamento e potrà avvalersi a tal fine dell'Agenzia Lavoro & SviluppoImpresa a mezzo del Team InvestinFVG, che offre informazioni sulle opportunità di insediamento e sulle agevolazioni e fornisce il primo accompagnamento ai potenziali investitori sul territorio regionale.

- ✓ **Realizzazione di una mappa del procedimento all'interno del PLS-ZLS** (anche eventualmente in forma interattiva), che possa chiarire sin da subito all'operatore economico interessato a dare avvio ad una attività di impresa quali saranno gli *step* procedurali necessari per l'autorizzazione richiesta, quali sono i documenti che dovrà presentare e quali saranno i tempi massimi per il provvedimento finale e che possa altresì fungere da valutazione preliminare di impatto del procedimento amministrativo (VIPA).
- ✓ **Definizione delle Linee guida per la redazione del PLS-ZLS.**  
Al fine della redazione del PLS-ZLS la Regione intende stilare un *Vademecum della ZLS / Linee guida per la redazione del PLS-ZLS* che determini i criteri contenutistici standards non discriminatori e proporzionati del contenuto del Patto di Localizzazione.
- ✓ **Potenziamento e implementazione della banca dati regionale Eagle.fvg.**  
Con la predisposizione di schede identificative interattive delle aree ZLS sarà possibile, per ogni lotto disponibile all'insediamento nelle aree ZLS, avere contezza delle relative prescrizioni urbanistiche, di eventuali vincoli esistenti, siti di bonifica e ogni dato significativo per l'operatore economico che voglia informarsi su possibili zone insediative.  
La banca dati, infatti, faciliterà l'operatore economico nell'individuazione delle aree in cui insediarsi, offrendo in un unico contenitore tutte le informazioni indispensabili e utili ad orientare la scelta dell'area in base al progetto imprenditoriale, al fine della presentazione del Progetto di istanza per l'insediamento nella ZLS – PI-ZLS.
- ✓ **Interoperabilità tra le piattaforme telematiche.**  
Strumento fondamentale per un'ulteriore accelerazione procedimentale è la piena interoperabilità tra le piattaforme telematiche, tra enti pubblici e loro basi informative, che consenta così anche la piena realizzazione del principio "*once only*".

Ogni intervento che la Regione si propone di realizzare sarà connotato da una marcata tendenza alla **digitalizzazione**: obiettivo che si affianca agli indirizzi regionali assunti al fine del perseguimento delle Missioni PNRR in materia di digitalizzazione, innovazione e competitività.



#### 14.4.2 Zona Franca Doganale Interclusa (ZFDI) e corridoi doganali

L'art. 12, quinto comma, del DPCM 40/2024 prevede che "Nelle ZLS e nelle ZLS interregionali possono essere istituite zone franche doganali intercluse ai sensi del regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 ottobre 2013, che istituisce il codice doganale dell'Unione, e dei relativi atti di delega e di esecuzione. La perimetrazione delle zone franche doganali è proposta da ciascun Comitato di indirizzo ed è approvata con determinazione del direttore dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli, da adottare entro sessanta giorni dalla proposta."

Il regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio del 9 ottobre 2013, che istituisce il "Codice doganale dell'Unione" (CUD), agli artt. 243 e seguenti detta la disciplina delle "zone franche doganali intercluse", che definisce come aree del territorio doganale dell'Unione europea preventivamente delimitate dagli Stati membri, che ne individuano i punti di entrata e uscita, sottoposti a vigilanza doganale.

Gli operatori economici nell'introdurre le merci non unionali all'interno della zona franca vincolano le stesse al corrispondente regime doganale speciale, che consente di depositare tali merci sul territorio doganale

europeo senza che siano assoggettate ai “diritti doganali” e ai “diritti di confine”, ovvero ai dazi doganali, all’IVA, alle accise e ai diritti di monopolio. Pertanto, i beni vincolati al regime doganale di zona franca possono rimanervi depositati senza limiti di tempo (art. 238 reg. 2013/952/UE) o essere soggetti alle cosiddette “manipolazioni usuali” (cfr. Allegato 71-03 del reg. 2015/2446/UE) senza che sorga alcuna obbligazione doganale. In seguito, l’operatore economico potrà decidere se importare la merce, assolvendo la relativa obbligazione doganale e tributaria, o rispedirla al di fuori del territorio doganale.

I Corridoi doganali sono corridoi controllati il cui regime è fondato sulle disposizioni di cui agli artt. 139 e 148, par. 5, CDU, che prevede che le merci terze introdotte nel territorio doganale dell’UE vengano presentate in dogana immediatamente al loro arrivo all’ufficio doganale designato e, dopo essere state dichiarate per la custodia temporanea nel luogo di arrivo, prese in carico dal titolare autorizzato della struttura di deposito per la custodia temporanea per essere poi trasferite, ai sensi dell’art. 148 CDU, alla struttura di deposito per la custodia temporanea del luogo ove esse sono destinate.

L’art. 148 CDU disciplina l’autorizzazione per la gestione delle strutture di deposito per la temporanea custodia. Il comma 5 prevede che, previo consenso della Autorità doganale, il titolare di un’autorizzazione alla custodia temporanea possa spostare le merci terze tra diverse strutture di deposito a condizione che tali movimenti non aumentino il rischio di frode (cfr. fonte Agenzia delle Dogane <https://www.adm.gov.it/portale/dogane/operatore/ecustoms-aida/progetti-aida/fast-corridor>).

In sede operativa, quanto all’istituzione dei corridoi, l’Agenzia delle Dogane, allo stato, ha previsto due tipologie di corridoio:

**1. Fast corridor su strada:** consente il trasferimento controllato (mediante la Piattaforma Logistica Nazionale) di merci condizionate in container su strada da un magazzino di temporanea custodia ad un altro, purché i gestori dei Terminal Container (TC) di partenza e arrivo siano in possesso dello *status* di AEOC (operatori economici autorizzati);

**2. Fast corridor ferroviario:** consente il trasferimento controllato (mediante un sistema di rilevazione in grado di dialogare costantemente con il Sistema Informativo Logistico Ferroviario) di merci condizionate in container da un magazzino di temporanea custodia ad un altro, purché i gestori dei Terminal Container (TC) di partenza e arrivo siano in possesso dello *status* di AEOC (operatori economici autorizzati). Il trasferimento delle merci avviene mediante la connessione ferroviaria continua tra il Nodo logistico portuale e il Nodo logistico di destinazione.

## 1. SVILUPPO DI UN PROGETTO DI FATTIBILITÀ DI UNA ZONA FRANCA DOGANALE INTERCLUSA

Si è detto che, per definizione, le Zone Franche Doganali “sono spazi del territorio doganale dell’Unione Europea dove è possibile depositare merci terze in sospensione dal pagamento dei diritti doganali, effettuare manipolazioni usuali e svolgere lavorazioni in regime di temporanea importazione per poi essere importate, riesportate o vincolate ad altro regime doganale”; risulta, quindi, di tutta evidenza che tale regime incide positivamente sullo sviluppo del commercio internazionale e degli insediamenti produttivi e logistici.

Al pari, come evidenziato dall’Agenzia delle Dogane, l’utilizzo dei **Corridoi controllati** determina molti benefici sotto il profilo economico in quanto consente:

1. la decongestione delle aree portuali;
2. la riduzione dei tempi di permanenza dei container nel porto, con conseguente risparmio sui costi;
3. la riduzione dei tempi di percorrenza;
4. la maggior sicurezza, grazie alla combinazione dei controlli documentali e monitoraggio fisico del flusso di merci;
5. la digitalizzazione del processo (internet della logistica);
6. la possibilità per le aziende di integrare gli adempimenti doganali con le proprie procedure logistiche aziendali.

Tali aspetti assumono un evidente valore aggiunto laddove connessi all’istituzione delle ZLS, le cui aree, nella loro allocazione geografica anche coincidenti o contigue ai nodi produttivi e logistici regionali, potrebbero usufruire di tali benefici, che – nella Regione – acquistano ulteriore valenza se si considera l’esistenza del regime di “porto franco” del Porto di Trieste, che è logisticamente connesso con gli altri due porti della



Regione (Monfalcone e Porto Nogaro) e con la rete degli Interporti regionali (Trieste-Gorizia-Cervignano-Pordenone) e le realtà produttive del territorio regionale e di quello ultraregionale, anche transfrontaliero. La proposta, pertanto, trova la sua centralità nella volontà di attivare, con il concerto e confronto con l'Agenzia delle Dogane, una serie di corridoi doganali (anche estesi nel futuro in un possibile fast-corridor marittimo di collegamento delle singole realtà portuali regionali) che connettano le aree portuali con le aree logistiche degli Interporti regionali e delle realtà produttive allocate nelle ZLS.

## 15 La governance della ZLS

### 15.1 La governance della Zona Logistica Semplificata nella normativa nazionale

L'effettiva attuazione e sostenibilità degli interventi di semplificazione amministrativa, sia posti dalla legislazione statale sia posti a livello regionale, nonché la concreta gestione della Zona Logistica Semplificata presuppongono e richiedono una precisa individuazione delle funzioni e competenze amministrative dei soggetti coinvolti nel governo e nella gestione della ZLS nonché delle forme di raccordo tra gli stessi.

La definizione di un modello di *governance* chiaro, preciso e sostenibile, in cui tutti gli attori coinvolti conoscano quali sono i rispettivi compiti e responsabilità, è elemento imprescindibile per il buon funzionamento e lo sviluppo della Zona Logistica Semplificata e, dunque, per l'attrattività della stessa.

Come è stato evidenziato nel capitolo precedente, la disciplina delle modalità di funzionamento e di organizzazione delle ZLS è demandata, secondo la nuova formulazione dell'art. 1, comma 65, legge 27 dicembre 2017, n. 205, ad un D.P.C.M. che è stato infine adottato ad aprile 2024. Il D.P.C.M. 40/2024 agli articoli 9, 10 e 11 individua quali organi di governo nelle ZLS il Comitato di Indirizzo e la Cabina di Regia ZLS, come di seguito illustrati:

#### ✓ **Comitato di indirizzo**

È il "*soggetto per l'amministrazione*" della ZLS, tenuto ad assicurare, in particolare, strumenti che garantiscano l'insediamento e la piena operatività delle aziende presenti nella ZLS nonché la promozione sistematica dell'area verso i potenziali investitori internazionali, l'utilizzo di servizi economici e tecnologici nella ZLS e l'accesso alle prestazioni di servizi da parte di terzi.

Svolge, inoltre, ogni altra attività prevista dalla normativa in materia e dal Piano di sviluppo strategico, nel rispetto degli ambiti di competenza delle Regioni e degli Enti locali.

Il comitato è composto dal Presidente della Regione o suo delegato, che lo presiede e rappresenta nei rapporti esterni, dal Presidente dell'Autorità di sistema portuale, da un rappresentante della Presidenza del Consiglio dei ministri, da un rappresentante del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da un rappresentante del Ministero delle imprese e del made in Italy, da un rappresentante dei consorzi di sviluppo industriale di cui all'articolo 36 della legge 5 ottobre 1991 n. 317 ovvero di quelli costituiti ai sensi della vigente legislazione delle regioni a statuto speciale, presenti sul territorio, nonché, in qualità di uditori, dai Sindaci (o loro delegati) dei Comuni ricompresi nella ZLS.

Il rappresentante dei Consorzi regionali sarà nominato dal Presidente della Regione su proposta congiunta dei Consorzi.

Agli oneri di funzionamento del Comitato di Indirizzo si provvede con le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Il Comitato di indirizzo dovrà adottare, a maggioranza assoluta dei componenti, un proprio regolamento interno, definendo:

- a) la periodicità e le modalità di convocazione delle riunioni ordinarie, con cadenza almeno trimestrale, e di quelle straordinarie;
- b) le modalità delle deliberazioni e i requisiti per la validità delle stesse;
- c) le modalità e gli strumenti che assicurino la consultazione periodica degli enti locali sul cui territorio insiste la ZLS, nonché delle associazioni imprenditoriali e delle organizzazioni sindacali.

#### ATTIVITÀ DEL COMITATO DI INDIRIZZO

Il Comitato svolge, salvo diversa previsione normativa nazionale, le seguenti attività:

- a) assicura gli strumenti che garantiscono l'insediamento e la piena operatività delle aziende presenti nella ZLS, nonché la promozione sistematica dell'area verso i potenziali investitori internazionali, l'utilizzo di servizi sia economici che tecnologici nell'ambito ZLS, l'accesso alle prestazioni di servizi da parte di terzi;
- b) promuove e implementa forme di collaborazione tra lo sportello unico amministrativo dell'Autorità portuale, di cui all'art. 15 *bis* del decreto legislativo 169/2016, e gli sportelli unici per le attività produttive, istituiti presso i Comuni competenti;



- c) definisce le condizioni di accesso alle infrastrutture esistenti e previste nel Piano di sviluppo strategico nel rispetto della normativa europea, delle normative vigenti in materia di sicurezza, nonché di cui all'articolo 6, comma 1, lettera b), ai sensi della legge 28 gennaio 1994, n. 84, nonché delle disposizioni vigenti in materia di semplificazione previsti dagli articoli 18 e 20 del d.lgs. 4 agosto 2016, n. 169;
- d) svolge la verifica per ciascuna impresa dell'avvio del programma di attività economiche imprenditoriali o degli investimenti di natura incrementale, e trasmette la relativa comunicazione all'Agenzia delle entrate ai fini dell'ammissione alle agevolazioni di cui all'articolo 1, comma 64, della legge n. 205 del 2017;
- e) si attiva per la sottoscrizione di protocolli e convenzioni tra le amministrazioni locali e statali interessate, volti a disciplinare procedure semplificate;
- f) effettua il controllo che le imprese beneficiarie mantengano la loro attività nell'area ZLS per almeno sette anni dopo il completamento dell'investimento oggetto delle agevolazioni di cui all'articolo 1, comma 64, della legge n. 205 del 2017, e trasmette la relativa comunicazione all'Agenzia delle entrate, ai fini dell'adozione degli eventuali provvedimenti di revoca dei benefici concessi e goduti;
- g) assicura il rispetto del Piano di sviluppo strategico anche promuovendo iniziative di coordinamento degli obiettivi di sviluppo di cui al Piano di sviluppo strategico;
- h) sovrintende all'espletamento delle procedure di autorizzazione per gli accordi o le convenzioni quadro che il Segretario generale intenda stipulare con le banche e gli intermediari finanziari;
- i) assicura l'individuazione del soggetto responsabile dell'inserimento dei dati identificativi di ogni singola iniziativa, nonché dei dati di avanzamento delle iniziative stesse nel sistema di monitoraggio unitario istituito presso il Ministero dell'economia e delle finanze - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato.
- l) propone le modifiche al perimetro della ZLS ai sensi dell'art. 8, comma secondo, del D.P.C.M. 40/2024 nel rispetto del limite massimo indicato dall'Allegato 1 del decreto.

#### ✓ **Cabina di regia ZLS**

La Cabina di Regia (art. 11 D.P.C.M. 40/2024) è istituita presso la Presidenza del Consiglio dei ministri ed è presieduta dal Ministro per gli affari europei, il Sud, le politiche di coesione e il PNRR ed è composta dal Ministro per gli affari regionali e le autonomie, dal Ministro per la pubblica amministrazione, dal Ministro dell'economia e delle finanze, dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, dal Ministro delle imprese e del made in Italy, dai Presidenti delle regioni e delle Province autonome in cui sono istituite le ZLS e dai presidenti dei Comitati di indirizzo delle ZLS, qualora diversi dai Presidenti delle regioni, nonché dagli altri Ministri competenti in base all'ordine del giorno.

La Cabina di regia ha compiti di coordinamento generale delle politiche in ambito ZLS, finalizzate a garantirne la piena operatività e l'azione sinergica, ed è convocata periodicamente, comunque almeno una volta ogni tre mesi, al fine di verificare e monitorare gli interventi nelle ZLS, l'andamento delle attività e l'efficacia delle misure di incentivazione concesse.

## 15.2 Modalità di funzionamento e strumenti di governance della ZLS

L'attuazione del presente Piano e la gestione operativa della Zona Logistica Semplificata richiedono il coordinamento dell'azione dei diversi attori pubblici coinvolti nella gestione dei sottesi interessi pubblici connessi al progetto d'insediamento.

In tal senso l'art. 5, comma 1, lett. i) del D.P.C.M. 40/2024 contempla tra i contenuti del piano di sviluppo strategico la definizione delle "modalità con cui le strutture amministrative delle regioni e degli enti locali interessati, nel rispetto dei rispettivi ordinamenti, assicurano, anche attraverso propri uffici e personale, nonché attraverso accordi con le amministrazioni centrali dello Stato e convenzioni con organismi, ovvero strutture nazionali a totale partecipazione pubblica, l'espletamento delle funzioni amministrative e di gestione degli interventi di competenza regionale previsti nella ZLS".

Fermo il rispetto della competenza al rilascio dell'autorizzazione unica, che ai sensi dell'art. 12, terzo comma, del DPCM 40/2024 compete all'autorità che sarà designata dalla Regione con successivo atto, l'amministrazione regionale intende:

- ✓ Attuare, anche mediante eventuale allineamento della normativa regionale, la configurazione organizzativa delle strutture regionali deputate alla gestione funzionale dei progetti inerenti gli

insediamenti nelle ZLS, avvalendosi delle risorse già disponibili, anche mediante una struttura regionale dedicata alla ZLS;

- ✓ Attuare i procedimenti amministrativi, tra cui quelli attivati con le domande di autorizzazione unica, mediante le opportune azioni di coordinamento tra gli sportelli unici già esistenti a servizio delle amministrazioni coinvolte dalle procedure di insediamento, prevedendosi gli opportuni allineamenti anche normativi al fine di consentire, sotto il profilo organizzativo-funzionale, di individuare lo sportello unico digitale che provvederà a trasmettere a tutti gli Enti coinvolti al fine del rilascio di tutti i dovuti assenti, pareri e nulla osta comunque denominati, previsti dalla vigente legislazione in relazione all'opera da eseguire, al progetto da approvare o all'attività da intraprendere nell'area ZLS, anche mediante lo strumento della **conferenza di servizi semplificata**;
- ✓ Disporre, anche mediante l'aggiornamento della normativa regionale vigente laddove necessario, gli opportuni strumenti e le procedure di attuazione degli effetti di variante urbanistica conseguenti al rilascio dell'autorizzazione unica in particolare quanto al contenuto degli strumenti di pianificazione, nel rispetto della normativa vigente;
- ✓ Prevedere che per le attività soggette a SCIA (e non ad autorizzazione unica) rimarranno competenti i singoli Sportelli locali;
- ✓ Definire le modalità, ai fini dell'attuazione e della concreta gestione dei procedimenti amministrativi, con cui lo **Sportello Unico Digitale ZLS** si coordinerà con gli Sportelli Unici già esistenti, tenuto conto comunque che – ai fini dell'autorizzazione unica – si farà ricorso alla conferenza di servizi.

In particolare, dovranno essere rispettate le competenze proprie dello Sportello Unico Amministrativo presso l'Autorità di Sistema Portuale (art. 15 bis legge 28 gennaio 1994 n. 84), come definite dall'art. 13 del Regolamento dello Sportello Unico Amministrativo (SUA) dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale - Approvato con Deliberazione n. 27/21 del 30/9/2021.

#### COMPETENZE DELLO SPORTELLO UNICO AMMINISTRATIVO PRESSO ADPS

1) I procedimenti gestiti all'interno del SUA di AdSP MAO sono i seguenti:

- a. Autorizzazione Imprese Portuali per Operazioni e Servizi Portuali- L.84/94 Art. 16;
- b. Autorizzazioni all'autoproduzione;
- c. Gestione istanze di accesso alle misure di sostegno al lavoro portuale previste dall'attuazione del Piano dell'Organico dei Porti;
- d. Rilascio di concessione demaniale marittima ex art.18, Legge 84/1994;
- e. Autorizzazione Imprese per attività Commerciali e industriali, art. 68 Cod.Nav.;
- f. Concessioni di beni demaniali, art. 36 Cod. Nav.;
- g. Variazione al contenuto concessione, art. 24 Reg.Nav.Mar.;
- h. Subingresso alla concessione, art. 46 Cod. Nav.;
- i. Richiesta anticipata occupazione, art. 38 Cod. Nav.;
- j. Costituzione d'ipoteca, art. 41 Cod. Nav.;
- k. Affidamento ad altri soggetti delle attività della concessione, art. 45bis Cod. Nav.;
- l. Concessioni provvisorie, Art. 10 Reg.Nav.Mar.;
- m. Autorizzazione alla realizzazione di nuove opere in prossimità del demanio marittimo, art. 55 Cod.Nav.;
- n. Autorizzazione allo svolgimento di manutenzioni straordinarie o nuove opere in aree in concessione o con il coinvolgimento di aree comuni;
- o. Rilascio permessi di accesso al Porto al personale di imprese autorizzate allo svolgimento delle attività di cui all'Art. 16, 17, 18 L. 84/1994, all'Art. 68 Cod. Nav.;
- p. Rilascio delle autorizzazioni temporanee, art. 50 Cod.Nav.;
- q. Ordinanze in riferimento alla sicurezza rispetto a rischi di incidenti connessi alle attività e alle condizioni di igiene sul lavoro;
- r. Permessi di transito illimitato internazionale - DM 17 gennaio 1981 e s.m.i.;
- s. Permessi di trasferimento tra punti franchi;

t. Autorizzazione attività di manipolazione e/o trasformazione industriale nel Porto Franco Internazionale di Trieste;

2) Le istanze (legalizzate con marca da bollo virtuale nei casi previsti dalla legge), dichiarazioni, segnalazioni, comunicazioni, ogni altra forma analoga di atto, nonché gli elaborati tecnici e gli allegati, devono pervenire allo Sportello Unico Amministrativo esclusivamente in modalità telematica, firmati digitalmente, con esclusivo utilizzo dei modelli scaricabili dal portale istituzionale del SUA, rispettando nella compilazione le campiture ritenute obbligatorie, pena l'impossibilità dell'inoltro.

Dovranno, inoltre, essere rispettate le competenze proprie dello Sportello Unico Doganale (art. 4, comma 57, legge 24 dicembre 2003 n. 350 e art. 20 d.lgs. 4 agosto 2016 n. 169) in materia di operazioni di importazione ed esportazione ed attività connesse.

Al fine di armonizzare e coordinare l'attività degli Sportelli verrà predisposto **uno schema operativo integrato**, così da assicurarne una efficiente funzionalità.

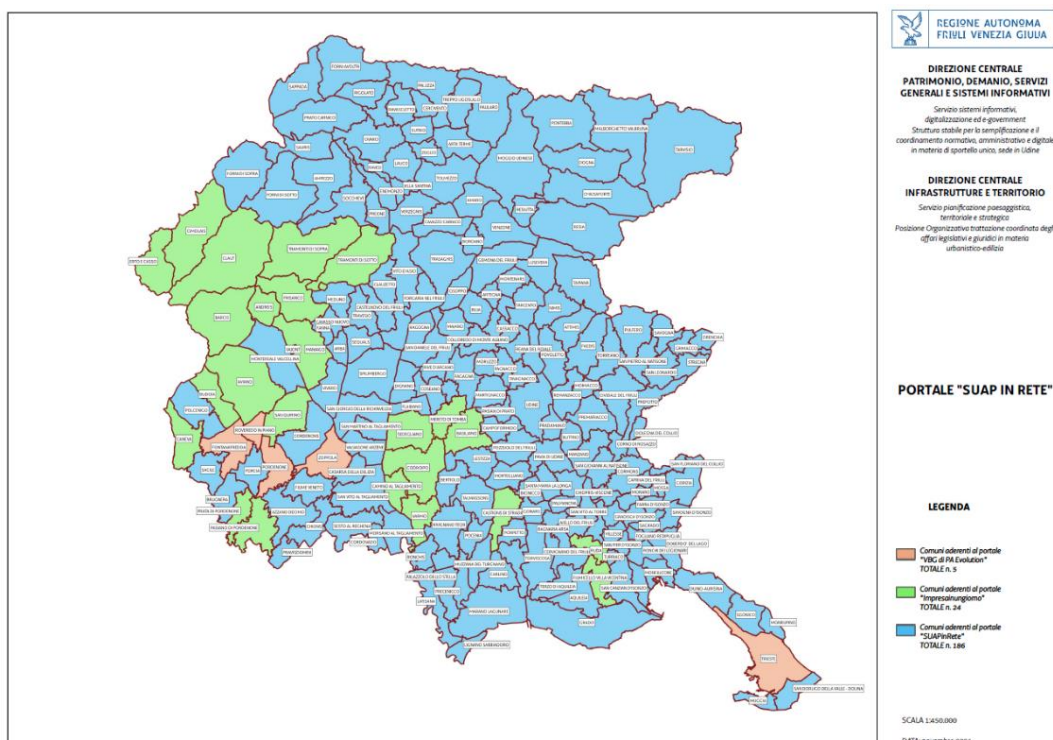
Lo schema operativo dovrà coinvolgere l'Autorità di Sistema Portuale, l'Agenzia delle Dogane, le Direzioni regionali, i Comuni ricadenti in area ZLS, le CCAA, i Consorzi, gli Interporti sulle cui aree ricadano gli interventi che l'imprenditore intenda realizzare nonché la Agenzia Lavoro & SviluppoImpresa della Regione.

Nelle more della effettiva istituzione dello Sportello Unico ZLS, le relative funzioni potranno essere svolte – previa stipula di accordi interistituzionali – dallo Sportello Unico per le Attività Produttive territorialmente competente.

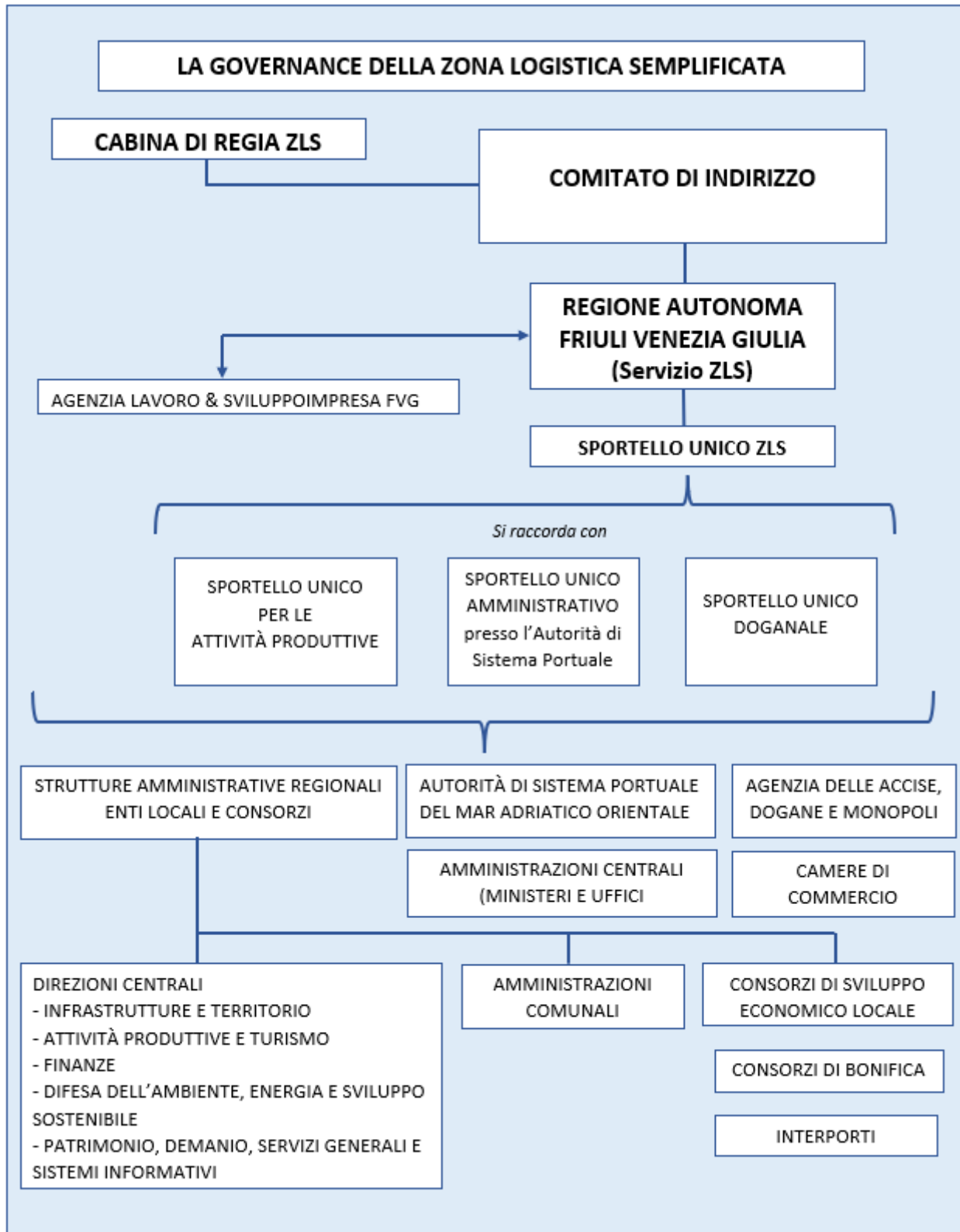
Quale punto di accesso per la presentazione delle domande per i procedimenti amministrativi relativi al progetto d'insediamento e/o di sviluppo nella ZLS, potrà sfruttarsi il portale già messo a disposizione dalla Regione (**Portale regionale SUAP-SUEinRete**), a cui aderiscono già 186/215 Comuni del territorio regionale.

In particolare, tra i Comuni interessati dalla ZLS, in numero 23 di questi aderiscono al portale regionale "SUAPinRete" (Amaro; Brugnera; Buja; Buttrio; Cervignano del Friuli; Cividale del Friuli; Gorizia; Manzano; Moimacco; Monfalcone; Mossa; Osoppo; Pavia di Udine; Ronchi dei Legionari; San Giorgio di Nogaro; San Giovanni al Natisone; San Vito al Tagliamento; Spilimbergo; Staranzano; Tarvisio; Torviscosa; Udine; Venzone).

Salva l'adesione futura a tale portale da parte delle seguenti amministrazioni locali, allo stato, per quanto riguarda il Comune di Mereto di Tomba potrà essere utilizzato il portale Infocamere "Impresainungiorno", mentre per quanto riguarda i Comuni di Pordenone e Zoppola potrà essere utilizzato il portale "VBG di PA Evolution".



- ✓ Prevedere una **struttura di supporto** con cui potrà interfacciarsi l'operatore economico, in particolare, nella fase di analisi preliminare congiunta e formazione del PLS- ZLS.
- ✓ Istituire presso la Regione un **Tavolo permanente di consultazione**, quale luogo di partecipazione e confronto di tutti i soggetti pubblici coinvolti nei processi decisionali della ZLS e per raccogliere, anche in corso di attuazione della ZLS, suggerimenti e proposte di miglioramento.  
 Il Tavolo permanente potrà, inoltre, agevolare l'attività di controllo e monitoraggio.
- ✓ Avvalersi, se del caso, del **Tavolo transfrontaliero**, quale luogo di condivisione di informazioni sullo stato della infrastrutturazione della ZLS in relazione agli snodi logistico portuali della zona transfrontaliera.
- ✓ Definire i rapporti con **Agenzia Lavoro & Sviluppo Impresa**, che potrà occuparsi dell'attività di promozione e attrazione degli investimenti a supporto del Comitato di indirizzo e del Commissario straordinario.
- ✓ Per le attività di erogazione di sovvenzioni di competenza regionale si potrà far ricorso, come già accade, alla **delega di funzioni alle Camere di Commercio Industria Artigianato Agricoltura**.
- ✓ Definire per le aree ZLS le funzioni e le competenze delegate dalla Regione ai consorzi di sviluppo economico nonché i rapporti con questi e con i consorzi di bonifica mediante accordi e intese.
- ✓ Stipulare appositi **protocolli con le Prefetture** per il controllo e la verifica della legalità nell'attuazione degli investimenti nelle ZLS in coordinamento con l'attività della Cabina di Regia.
- ✓ Definire un **sistema di monitoraggio** dedicato a misurare le prestazioni della ZLS - FVG in tema di sviluppo, attrazione, innovazione e occupazione, completamente digitalizzato ed interoperabile con le banche dati ed i sistemi informativi regionali e quelli dell'Autorità di sistema portuale.  
 Il sistema di monitoraggio, oltre a consentire una valutazione periodica del conseguimento dei risultati attesi dalla istituzione della Zona Logistica Semplificata, permetterà anche all'Ufficio unico ZLS l'analisi dell'efficacia dei contributi concessi alle imprese.



## 16 Il percorso seguito per la determinazione della ZLS per il Friuli Venezia Giulia

### 16.1 Obiettivo Generale

La ZLS si innesta in un processo di ammodernamento della struttura industriale e della dotazione infrastrutturale da tempo avviato in regione FVG.

La ZLS rappresenta per il territorio regionale un nuovo strumento di politica industriale volto a render ancor più chiara la volontà della Regione di indirizzare e concentrare l'attività produttiva *core* della regione, la manifattura 4.0, che si realizza come complesso di imprese industriali e di imprese di servizi ad alto valore aggiunto<sup>(40)</sup>.

All'inizio del processo di consultazione con gli attori del territorio, le parti hanno concordato la seguente struttura ad obiettivi da cui poi sono derivate le varie proposte e analisi sui territori da coinvolgere, compatibilmente con la normativa, all'interno della ZLS.

OBIETTIVO GENERALE	OBIETTIVI SPECIFICI	ATTIVITA'
Favorire lo sviluppo e il consolidamento dei territori attivi principalmente nel settore della manifattura e con forte vocazione all'esportazione al fine di sostenere l'attività core della regione FVG	1. Sostenere l'integrazione fra l'attività industriale e l'internazionalizzazione lungo le direttrici di collegamento esistenti	1.1 Efficientare e razionalizzare la logistica da e verso il FVG
		1.2 Sostenere la crescita e l'insediamento delle imprese
	2. Segnalare agli attori locali e esteri i nodi produttivi, logistici e organizzativi al centro dello sviluppo regionale	2.1 Indirizzare gli investimenti infrastrutturali
		2.2 Introduzione agevolazione e semplificazioni amministrative

“Questo piano delle opere indicativo della regione FVG elenca opere relative alle infrastrutture nonché strade e ferrovia che sono funzionali ma non propedeutiche all'attivazione del sistema ZLS FVG e che quindi non necessariamente ne seguono la tempistica ed i criteri specifici.

Dovessero sorgere con istituto in esercizio specifiche più mirate a esigenze cogenti verrà provveduto a considerarle ed eventualmente ad attivarle nei tempi richiesti.

<sup>40</sup> Articolo 20, LR 3/2021;



Tabella 46 - Finanziati PNRR e PNC

INVESTIMENTO	DESCRIZIONE	RIFERIMENTI NORMATIVI/INFORMATIVI
<b>1.3 Reti ultraveloci (banda ultra-larga e 5G)</b> Sub-Investimento 3.1 Piano Italia a 1 Gbps	Realizzazione di nuove infrastrutture di telecomunicazioni e relativi apparati di accesso in grado di erogare servizi con capacità di almeno 1 GBIT/S in download e 200 GBIT/S in upload	Lotto 12. Friuli-Venezia Giulia, Veneto, Open Fiber s.p.a., contributo euro 209.591.565.  Bando pubblicato in esito a delibera del Consiglio di amministrazione Infratel Italia s.p.a del 14/01/2022
<b>1.3 Reti ultraveloci (banda ultra-larga e 5G)</b> Sub-Investimento 3.2 Italia 5G - Corridoi 5G, Strade extraurbane (+ 5G Aree bianche)	Incentivare lo sviluppo e la diffusione dell'infrastruttura 5G nelle aree mobili a fallimento di mercato (Piano "Italia 5G"), ovvero le zone dove sono state sviluppate solamente reti mobili 3G e non è pianificato lo sviluppo di reti 4G o 5G nei prossimi 3 anni, o vi sono reti 4G che non garantiscono una performance adeguata. Nel Piano sono inclusi interventi per accelerare la diffusione della copertura 5G lungo oltre 2.000 km di corridoi di trasporto europei e 10.000 km di strade extra-urbane, per abilitare lo sviluppo di servizi a supporto della sicurezza stradale, della mobilità, della logistica e del turismo  A gestione diretta del MEF - possibile un riparto (R) di quota parte delle risorse	Il primo bando: lotto 2. Veneto, Friuli-Venezia Giulia, p.a. Trento, p.a. Bolzano: beneficiario TIM S.p.A. euro 101.581.600. V. <a href="https://ingate.initalia.it/">https://ingate.initalia.it/</a>  17/12/2021 nota MISE di conferma del finanziamento della linea M1C2 1.3 a valere su risorse BUL. Entro il 27/12 chiesta alle regioni ricognizione delle risorse relative ai programmi già avviati che non ritengano disponibili per la linea di intervento del PNRR  Nota Presidente delle Regioni 20/12/2021, nota Min Giorgetti del 17/12/2021  Entro il 30/06/2022 aggiudicazione di tutti gli appalti pubblici per progetti di connessione più veloce
<b>1.3 Reti ultraveloci (banda ultra-larga e 5G)</b> Sub-Investimento 3.3 Scuola Connessa	Completare il Piano "Scuola connessa", per assicurare la connessione in fibra a 1 Gbps ai 9.000 edifici scolastici rimanenti (pari a circa il 20 per cento del totale)  Misura accompagnata da DC Infrastrutture	Lotto 3. CIG: 90786123A0. Friuli-Venezia Giulia, Veneto, pr. aut. Trento, pr. aut. Bolzano: Fastweb s.p.a., euro 43.454.624,34, di cui euro 161.025,16, per oneri della sicurezza.  Bando di Gara: tender_283 - Fornitura di servizi di connettività Internet a banda ultralarga presso scuole sul territorio italiano, compresa la fornitura e posa in opera della rete di accesso e di servizi di gestione e manutenzione
<b>1.3 Reti ultraveloci (banda ultra-larga e 5G)</b> Sub-Investimento 3.4 Sanità Connessa	Assicurare connettività adeguata (da 1 Gbps fino a 10 Gbps simmetrici) agli oltre 12.000 punti di erogazione del Servizio sanitario nazionale (Piano "Sanità connessa")  Misura accompagnata da DC Infrastrutture	Lotto 3. CIG: 90786123A0. Friuli-Venezia Giulia, Veneto, pr. aut. Trento, pr. aut. Bolzano: Fastweb s.p.a., euro 43.454.624,34, di cui euro 161.025,16, per oneri della sicurezza.  Bando di Gara: tender_285 - Fornitura di servizi di connettività Internet a banda ultralarga presso le strutture servizio sanitario pubblico sul territorio italiano, compresa la fornitura e posa in opera della rete di accesso e servizi di gestione e manutenzione  <a href="https://ingate.initalia.it/esop/toolkit/opportunity/current/6938/detail.si">https://ingate.initalia.it/esop/toolkit/opportunity/current/6938/detail.si</a>
<b>3.3: Sperimentazione dell'idrogeno per il trasporto stradale</b>	Realizzazione di circa 40 stazioni di rifornimento per camion e auto. La priorità verrà data alle aree strategiche per i trasporti stradali pesanti come le zone prossime a terminal interni e le rotte più densamente attraversate da camion a lungo raggio (Corridoio Green and Digital del Brennero, progetto cross-border, corridoio Ovest - Est da Torino a Trieste).	Decreto MIMS 30/06/2022



<b>3.4: Sperimentazione dell'idrogeno per il trasporto ferroviario</b>		Decreto MIMS 30/06/2022
<b>PNC Punto 2-ter, lettera a) - Ammodernamento delle navi</b>	Stanziamento di contributi fino al 50% dei costi necessari per il rinnovo ovvero l'ammodernamento delle navi, anche in fase di costruzione delle stesse	DM MIMS n. 290 del 21 settembre 2022
<b>1.4 Sviluppo del sistema europeo di gestione del trasporto ferroviario (ERTMS)</b>	Linee ERTMS da completare entro il 2024 sul territorio regionale e individuate da PNRR: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Corridoio Baltico –Adriatico (RFC 5); Corridoio Mediterraneo (RFC 6), TEN-T Centrale merci, TEN-T globale: PORTOGRUARO - CERVIGNANO - TRIESTE</li> <li>• Tratto di linea di collegamento: TRIESTE C.LE GR SC. BARCOLA – TRIESTE C.LE GR SC. ROIANO</li> <li>• Corridoio Baltico –Adriatico (RFC 5);Corridoio Mediterraneo (RFC 6), TEN-T Centrale merci, TEN-T globale: TRIESTE C.LE GR SC. ROIANO – TRIESTE CAMPO MARZIO</li> <li>• Corridoio Baltico –Adriatico (RFC 5);Corridoio Mediterraneo (RFC 6), TEN-T Centrale merci, TEN-T centrale passeggeri: BIVIO D'AURISINA - VILLA OPICINA - CONFINE DI STATO ITA-SLO ( LATO SEZANA)</li> <li>• Corridoio Baltico –Adriatico (RFC 5), rete TEN-T Globale a RONCHI DEI LEGIONARI SUD - RONCHI DEI LEGIONARI NORD</li> </ul>	Linee ERTMS da completare orizzonte 2024 (da Piano Accelerato ERTMS rev.0), elencate all'interno del PNRR con allegati tecnici, p. 1224
<b>1.5: Potenziamento dei nodi ferroviari metropolitani e dei collegamenti nazionali chiave</b>	comprende intervento sul collegamento nazionale chiave Bologna-Venezia-Trieste/Udine (collegamento ai valichi di frontiera orientali)	
<b>1.6 Potenziamento delle linee regionali</b> Lavori infrastrutturali e tecnologici sulla linea Udine-Cividale (FUC)	Lavori infrastrutturali e tecnologici sulla linea Udine-Cividale (FUC): miglioramento della regolarità dei flussi di traffico	DD n. 225 del 12 luglio 2022 che dispone il finanziamento degli interventi di cui al DM 439/2021  DM n. 439 del 9 novembre 2021  01.02.2022 sottoscritto Accordo con Rete Ferroviaria Italiana e Società Ferrovie Udine Cividale per la realizzazione degli interventi; 02.02.2022 comunicato a MIMS sottoscrizione Accordo, nominativo del RUP e codice CUP (fonte: Scheda DC Infrastrutture 17/05/2022
<b>Rete ferroviaria - porto</b> Interventi ferroviari per il Porto di Trieste	Interventi ferroviari per il Porto di Trieste	Documentazione condivisa in CdR 25/06/2021 con MIMS
<b>Rete ferroviaria</b> Intervento su linea ferroviaria Trieste-Divaccia	Intervento su linea ferroviaria Trieste-Divaccia PROGETTI GIA' PRESENTI NEL PIANO COMMERCIALE RFI EDIZIONE FEBBRAIO 2021 E FINANZIATI PER FASI FUNZIONALI O COMPLETAMENTO	Intervento citato all'interno dei Piani commerciali RFI di febbraio e agosto 2021
<b>Rete ferroviaria</b> Intervento su linea ferroviaria Udine-	Intervento su linea ferroviaria Udine-Cargnacco (nodo di Udine) PROGETTI GIA' PRESENTI NEL PIANO COMMERCIALE RFI	Intervento citato all'interno dei Piani commerciali RFI di febbraio e agosto 2021



Cargnacco (nodo di Udine)	EDIZIONE FEBBRAIO 2021 E FINANZIATI PER FASI FUNZIONALI O COMPLETAMENTO	
<b>Rete ferroviaria</b> Porto di Trieste: interventi ferroviari per il potenziamento della stazione di Trieste Campo Marzio	Porto di Trieste: interventi ferroviari per il potenziamento della stazione di Trieste Campo Marzio PROGETTI GIA' PRESENTI NEL PIANO COMMERCIALE RFI EDIZIONE FEBBRAIO 2021 E FINANZIATI PER FASI FUNZIONALI O COMPLETAMENTO	Intervento citato all'interno dei Piani commerciali RFI di febbraio e agosto 2021
<b>PNC punto.4.2.1 - Locotrattori, transtainer, gru</b>	Contributi per 55 milioni di euro del Piano Nazionale Complementare (Pnc) al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (Pnrr) per favorire l'acquisto di nuovi mezzi per il trasporto ferroviario delle merci, gru a portale-transtainer, reach stacker e loco trattori. Tra i beneficiari vi sono anche: Interporto Cervignano del Friuli S.p.A., Trieste Marine Terminal e Interporto di Trieste S.p.A.	Decreto MIT 30/09/2022
<b>1.1 Interventi per la sostenibilità ambientale dei porti (Green Ports)</b>	Avviso pubblico di manifestazione di interesse per la formulazione di proposte progettuali nell'ambito della componente intermodalità e logistica integrata. Investimento 1.1: Interventi di energia rinnovabile ed efficienza energetica nei porti	Informativa MITE "PNRR - A che punto siamo", marzo 2022  Avviso pubblico di manifestazione di interesse pubblicato dal MITE il 25/08/2021
<b>2.1: Digitalizzazione della catena logistica</b>		
<b>2.2: Innovazione digitale dei sistemi aeroportuali</b>		
<b>PNC Punto 11 - Elettificazione delle banchine (Cold ironing)</b>	Porto Nogaro: Elettificazione delle Banchine. Interventi infrastrutturali in ambito portuale sinergici e complementari al PNRR GESTIONE DIRETTA DELLA DC INFRASTRUTTURE, altri soggetti coinvolti: Consorzio di sviluppo economico del Friuli	DM 330 del 13 agosto 2021, accordo procedimentale del 17/11/2021 SCADENZE DA RISPETTARE: aggiudicazione lavori: entro il 31/03/2024 fine lavori e collaudo: entro il 30/06/2026 relazioni annuali di monitoraggio: entro il 15/1 di ogni anno  (fonte: scheda DC Infrastrutture 17/05/2022)
<b>PNC Punto 7 – Sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici</b>		
<b>PNC Punto 8 - Aumento selettivo della capacità portuale</b> <b>Punto 9- Ultimo/Penultimo miglio ferroviario/stradale</b> <b>Punto 11- Elettificazione delle banchine (Cold ironing)</b>	Interventi infrastrutturali in ambito portuale sinergici e complementari al PNRR FC Punto 8 Aumento selettivo della capacità portuale Punto 9-Ultimo/Penultimo miglio ferroviario/stradale Punto 11-Elettificazione delle banchine (Cold ironing)	DM 330 del 13 agosto 2021



	<p>Trieste: Opere preparatorie all'insediamento di attività logistiche ed industriali in zona Noghere, in vista dell'integrazione con il costruendo terminal portuale Noghere (60 M€); Banchinamento parziale del terminal Noghere (fase I secondo il PRP 2016), comprensivo di dragaggio del canale di servizio e di collegamento alla viabilità (45M€); Componenti di intervento nel progetto di ammodernamento infrastrutturale e funzionale del terminal contenitori del molo VII del porto di Trieste (100,5 M€); Estensione delle infrastrutture comuni per lo sviluppo del Punto franco nuovo (180 M€); Lavori di elettrificazione delle banchine del Molo Bersaglieri (8M€), del Molo VII (8M€); del Molo V e di Riva Traiana (4 M€); della Piattaforma logistica (4M€) Monfalcone: lavori di elettrificazione delle banchine del porto (7 M€)</p>	
<p><b>PNC Punto 9 – Ultimo/penultimo miglio ferroviario/stradale</b></p>	<p>Trieste: Lavori di realizzazione del nuovo layout del piano d'armamento portuale</p>	<p>DM 332 del 17/08/2021</p>
<p><b>PNC Punto 12 - Strategia Nazionale Aree Interne, Miglioramento dell'accessibilità e della sicurezza delle strade</b></p>	<p>Progettazione, la direzione lavori, il collaudo, i controlli in corso di esecuzione e finali e altre spese tecniche; realizzazione vera e propria della manutenzione straordinaria e l'adeguamento normativo delle diverse componenti dell'infrastruttura, ma anche interventi conseguenti sulla segnaletica, l'illuminazione e i sistemi di info-mobilità; miglioramento delle condizioni di sicurezza; ulteriori interventi come la realizzazione di percorsi per la tutela delle utenze deboli, il miglioramento delle condizioni per la salvaguardia della pubblica incolumità, la riduzione dell'esposizione al rischio idrogeologico.</p> <p>GESTIONE DIRETTA DC INFRASTRUTTURE</p>	<p>DI (MIMS, Min Sud, MEF) n. 394 del 13/10/2021</p> <p>La Regione è, ai sensi del decreto interministeriale, soggetto attuatore degli interventi di competenza. Tuttavia, dato che gli interventi verranno realizzati su strade gestite dagli EDR, la Regione stipulerà con questi ultimi una convenzione per l'attuazione degli interventi. (Fonte: Scheda DC Infrastrutture 17/05/2022)</p>

## 16.2 Il Percorso di Consultazione

La natura policentrica che caratterizza il tessuto economico e produttivo regionale unito al ruolo svolto dai porti regionali e dall'intero sistema logistico regionale ha influenzato il processo di analisi, selezione e individuazione delle aree della ZLS in regione FVG.

Il policentrismo urbano che rappresenta un'eredità storica di questo territorio ha influenza in maniera decisa la traiettoria di sviluppo dell'industria regionale <sup>(41)</sup>.

Intorno alle molte aree urbane, di più o meno ampie dimensioni, si sono affiancate le zone industriali fiorite negli anni del boom economico del nord-est. Il modello di sviluppo di allora, sapientemente descritto nella teoria dei distretti industriali di Giacomo Beccattini<sup>(42)</sup>, ha evidentemente influenzato il paesaggio industriale della regione, la sua dotazione di immobili e infrastrutture. Inoltre, l'eredità di quella stagione è ancora viva nella struttura produttiva dell'economia della regione: grande importanza al manifatturiero, con prevalenza del settore legno e siderurgia, ruolo importante delle imprese di produzione di macchinari e componentistica meccanica. Come messo già in luce, sono questi i settori in cui la regione vanta le migliori performance non solo in termini di esportazioni.

La Regione e le varie associazioni di categoria a livello territoriale hanno cercato di indirizzare questo processo l'attività industriale perseguendo due finalità:

1. Traghettare un'economia concentrata sull'industria manifatturiera verso un sistema produttivo in cui si integrano produzione e servizi ad alto valore aggiunto, così da allinearsi alle tendenze già in corso in Europa;
2. Concentrare l'attività produttiva all'interno di alcuni contenitori che potevano avere una delimitazione territoriale e/o settoriale per favorire il potenziamento delle economie di scala esterne.

Il primo obiettivo è stato perseguito grazie all'ampio sviluppo del settore terziario avanzato che simbolicamente possiamo far incominciare con l'istituzione, quasi coeva e legata al processo di ricostruzione post-terremoto, dell'Università degli Studi di Udine e della Scuola Internazionale Superiore di Studi Avanzati a Trieste. Queste istituzioni sono state affiancate da altri enti o imprese finanziaria di emanazione pubblica (su tutte: Friulia, Mediocredito, Finest, Confidi Friuli e Confidi Venezia Giulia) che hanno facilitato la raccolta delle risorse necessarie alla trasformazione del tessuto industriale. Inoltre, negli anni '90 la Regione si è dotata di una struttura reticolare di parchi scientifici e istituti di ricerca e trasferimento tecnologico con lo scopo di condividere i costi di R&S delle imprese e di favorire l'accumulazione di competenze, conoscenze e brevetti in regione.

Il perseguimento del secondo obiettivo, invece, ha trovato nell'individuazione e riconoscimento di enti di secondo livello, come i distretti industriali, i consorzi industriali e, successivamente, i cluster la necessaria struttura per dare corpo al processo di riorganizzazione territoriale. Come già messo in luce, il processo, ancora in via di completamento, ha trovato un suo recente momento di concretizzazione con la Legge Regionale 3/2015 nota come "RilancimpresaFVG - Riforma delle politiche industriali" che ha avuto il merito di fissare la natura, l'estensione e le competenze degli attori appena menzionati <sup>(43)</sup>.

La norma è stata oggetto di recente revisione tramite la LR 3/2021 "SviluppoImpresa" <sup>(44)</sup>, un dispositivo volto a ottimizzare l'insieme dei compiti e delle funzioni degli enti di secondo livello appena indicati, oltre a proposi di ridefinire l'estensione e le caratteristiche delle aree industriali in regione.

Le ragioni alla base della revisione sono diverse e importanti da sottolineare.

---

<sup>41</sup> Grandinetti R. (a cura di) Il Friuli. Storia e società. Vol. 4: 1964-2010 I processi di sviluppo economico e le trasformazioni sociali., Istituto Friulano per la Storia del Movimento di Liberazione, 2016;

<sup>42</sup> Beccattini G., Distretti industriali e made in Italy. Le basi socioculturali del nostro sviluppo economico, Torino, Bollati Boringhieri, 1998;

<sup>43</sup> Per approfondimenti sulla normativa di riferimento e il catalogo delle possibilità da questa offerta alle aziende del territorio: <https://www.regione.fvg.it/rafvfg/cms/RAFVG/economia-imprese/rilancimpresa/>;

<sup>44</sup> La legge regionale 22 febbraio 2021, n. 3;

Ci sono motivi prettamente normativi legati all'adeguamento del dispositivo di politica industriale al nuovo Accordo Stato-Regione del 2019 che si è tradotto sia in modifiche dello Statuto di autonomia, sia in nuove norme di attuazione in materia di finanza regionale e locale che hanno consolidato il Sistema integrato<sup>(45)</sup>.

Accanto alle esigenze di raccordo normativo, il passaggio della LR 3/2015 alla LR 3/2021 dimostra la volontà della Regione di confermare un'impostazione di politica industriale ampiamente condivisa dagli attori del sistema economico e istituzionale, adeguando la stessa alle nuove esigenze emergenti in questi anni (es.: il tema della sostenibilità economica e ambientale o la Responsabilità Sociale d'Impresa) e potenziando quegli strumenti che già avevano dato buoni frutti in questi anni.

Pertanto, gli *stakeholders* che hanno contribuito all'identificazione e caratterizzazione delle aree della ZLS si sono riconosciuti nella necessità di proseguire e approfondire il solco tracciato dalle recenti politiche industriali regionali che stanno favorendo una riorganizzazione funzionale del territorio.

A questi territori, si aggiungono alcune aree già infrastrutturate e/o industrializzate su cui è stato verificato l'interesse per nuovi insediamenti e investimenti industriale volti al recupero di questi spazi che da un lato hanno un pregiato valore nella loro localizzazione in termini di posizione e infrastrutture a disposizione, dall'altro rappresentano un'opportunità per ridurre in futuro il consumo di suolo a fini produttivi.

In alcuni casi, come i comuni di Tarvisio e Zoppola e l'area del cividalese, la Regione e le istituzioni locali tramite lo strumento della ZLS vuole incentivare l'impegno registrato dalle associazioni di categorie per nuovi e importanti investimenti privati al fine di recuperare la funzionalità di aree già compromesse dal punto di vista ambientale e di non facile ripristino al naturale; inoltre è stata presa in considerazione la collocazione strategica all'interno di specifici corridoi infrastrutturali e logistici.

In un altro caso, il Comune di Mereto di Tomba, si è scelto di favore un'area che vede l'insediamento di una realtà al centro del settore biomedicale della regione, un'impresa saldamente ancorata ad una filiera ad alto valore aggiunto che la Regione ritiene strategica (Smart-Health), tanto da considerare questo settore come componenti essenziali per il futuro industriale regionale così come previsto negli accordi con la Commissione Europea nell'ambito delle Strategie di Specializzazione Intelligente (S3).

### 16.3 Le tappe del percorso

Le attività propedeutiche alla definizione degli obiettivi, delle strategie e delle aree afferenti alla ZLS in regione FVG.

Fin dal 2020, la Direzione Centrale Infrastrutture e Territorio della Regione FVG, in collaborazione con la Direzione Centrale Attività Produttive e Turismo e la Direzione Centrale Finanze, ha avviato un percorso di analisi e studio sia interno che esterno.

Questo percorso istituzionale ha portato alla realizzazione di un lavoro di identificazione preliminare delle possibili strategie e criteri per individuare le aree della ZLS regionale a cura della Direzione Centrale Attività Produttive<sup>(46)</sup>.

Questo documento è servito come punto di partenza per individuare sia il gruppo di consulenti per la redazione del Piano regionale per la ZLS, sia come strumento di discussione e studio per i territori regionali e gli *stakeholders*.

Le tre Direzioni Centrali e gli Assessori regionali competenti hanno poi organizzato un incontro aperto con il territorio in data 21 luglio 2021 a cui hanno partecipato tutti i principali portatori di interesse provenienti dai diversi enti pubblici, dagli enti economici di secondo livello e dalle associazioni di categorie.

---

<sup>45</sup> Legge regionale 7 novembre 2019, n. 19;

<sup>46</sup> "Zona Logistica Semplificata per lo Sviluppo delle Imprese e l'Attrazione degli Investimenti in FVG", 10 Febbraio 2021;

In settembre, le Direzioni Centrali coinvolte hanno fatto proprie le indicazioni strategiche suggerite dal gruppo dei consulenti nominati, riportando le stesse indicazioni all'interno di riunioni specificamente indette con le categorie economiche e gli enti coinvolti nel progetto ZLS.

Parallelamente a queste attività istituzionali, le associazioni di categorie e gli enti economici di secondo livello hanno svolto un lavoro di analisi e di identificazione delle opportunità di investimento e sviluppo del territorio.

C'è un'ampia rassegna stampa del dibattito pubblico avanzato da questi soggetti che ha permesso all'intera comunità regionale di partecipare ai lavori di definizione della ZLS.

Questo lavoro sul territorio ha aiutato a far comprendere le potenzialità che derivano dell'istituzione della ZLS in regione, come dimostrano i documenti realizzati da alcuni importanti enti economici regionali, e in particolare:

- Il lavoro realizzato dalla Camera di Commercio della Venezia Giulia con il supporto tecnico di UnionTrasporti<sup>(47)</sup>;
- Lo studio commissionato alla Ralian Research & Consultancy su mandato di Confindustria Udine del Consorzio di Sviluppo Economico del Friuli (COSEF)<sup>(48)</sup>.

Nel 2022, individuati le macro-aree interessate dal progetto della ZLS, si sono intensificati gli incontri, formali e informali, fra la Regione, i Comuni potenzialmente interessati dalla ZLS, gli enti di secondo livello che operano nei territori individuati al fine di dettagliare i perimetri della ZLS sia in funzione di quanto le aree possono mettere a disposizione in termini di legami economici e produttivi, sia in termini di nessi infrastrutturali e logistici.

La prospettiva adottata, su indicazione della Regione, ha chiesto alle parti di individuare un obiettivo funzionale all'individuazione specifica delle aree della ZLS, guardando sia allo sviluppo passato (ciò che esiste e può immediatamente esser messo a valore) sia allo sviluppo futuro (ciò che esisterà e che verrà messo nel breve-medio termine a valore) tanto dell'area identificata e quanto del territorio circostante nel suo insieme.

## 16.4 Gli Stakeholder

Per aver un quadro rappresentativo, per quanto incompleto, della consistenza del gruppo di portatori di interesse coinvolti nel percorso di definizione della ZLS, è stata tenuta traccia delle rappresentanze che di volta in volta hanno partecipato agli incontri istituzionali organizzati dalla Regione FVG, dagli altri enti coinvolti e dal gruppo di lavoro sulla ZLS.

Tabella 47 - Lista degli stakeholders

ENTI	PARTECIPANTI
Comuni capoluogo	4
Comuni	37
ANCI	1
Consiglio Autonomie Locali	1
Autorità Portuale	1
Dogane e Monopoli	2
Interporti	4

<sup>47</sup> "Zona Logistica Semplificata Rafforzata – un'opportunità di sviluppo e di rilancio per l'Isontino e l'intero Friuli Venezia Giulia", Luglio 2021;

<sup>48</sup> "Una Zona Logistica Semplificata Rafforzata nella provincia di Udine e con particolare riferimento alle aree di competenza del Consorzio di Sviluppo Economico del Friuli", settembre 2021



Consorzi di Sviluppo Locale	7
Distretti / Cluster	8
Poli Tecnologici	4
Finanziaria Regionale	2
Università	2
CCIAA	2
Associazioni Categoria	7
Ordini Professionali	9
Associazioni Sindacali	5
Associazioni Datoriali	3
Rappresentanza Economica Slovenia	1
Cooperazione	4
Associazioni ambientali	12

Come si evince da questa tabella, tutti gli attori centrali nella determinazione dello sviluppo economico della regione hanno preso parte alle consultazioni sulla ZLS, fornendo, ognuno sulla base delle proprie competenze, indicazioni utili a circoscrivere in maniera efficace le aree che compongono la ZLS regionale.

Inoltre, allo scopo di elaborare la proposta e di renderla coerente e sostenibile con l'attuale assetto organizzativo degli Uffici regionali, la Regione ha proceduto ad una preventiva analisi di impatto, anche organizzativo, dei più significativi procedimenti amministrativi aventi ad oggetto le procedure di insediamento/riconversione di aree industriali-portuali-logistiche mediante numerosi incontri con le singole direzioni regionali con l'obiettivo di individuare i "colli di bottiglia" che possono verificarsi nelle varie fasi del procedimento amministrativo, nonostante l'applicazione di modelli procedurali di risoluzione dei dissensi (i.e. conferenze di servizi, silenzi qualificati, poteri sostitutivi, poteri commissariali ecc.).

Tali criticità – si è accertato con l'audizione degli *stakeholders* interni all'Amministrazione <sup>(49)</sup> – possono di norma comportare la neutralizzazione assoluta o parziale dei benefici acceleratori derivanti dalle misure normative semplificatorie applicate nella fisiologia dell'esercizio della funzione amministrativa, frustrando l'esigenza di speditezza e certezza dei tempi dell'agire amministrativo.

---

<sup>49</sup> Le audizioni degli *stakeholders* su tali specifici aspetti sono state molteplici ed hanno interessato il Gruppo tecnico Regionale del SUAP, la Direzione Regionale dell'Ambiente, la Direzione Regionale delle Infrastrutture e la Direzione Regionale delle Attività Produttive, nonché la Direzione Interregionale della Agenzia delle Dogane e l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale.

## Appendice 1 – Elenco delle agevolazioni ed incentivazioni regionali –

Di seguito l'elenco delle misure e degli strumenti di agevolazione e incentivazione potenzialmente attivabili in ambito ZLS.

- Contributi per lo sviluppo delle micro, piccole, medie imprese, commerciali, turistiche e di servizio (Art. 100 LR 29/2005 e art. 14 L.R. 3/2021)

Contributi in conto capitale a sostegno di diverse tipologie di investimenti, tra cui ammodernamento, ristrutturazione, ampliamento, straordinaria manutenzione, prevenzione infortuni e sicurezza sul lavoro, acquisto e attivazione di tecnologie digitali.

- Contributi alle start up giovanili (Art. 25, co. 1, lett. a), LR 3/2021)

Contributi a fondo perduto a favore di start up costituite da giovani che non hanno ancora compiuto i 40 anni di età per progetti di creazione e sviluppo di start up giovanili. Sono finanziate diverse tipologie di investimento, tra cui impianti, arredi, automezzi, ottenimento brevetti e spese di primo impianto.

- Contributi per la brevettazione di prodotti propri e acquisizione di brevetti e attivi immateriali (Art. 22 bis, LR 3/2015)

Contributi a fondo perduto alle imprese dei settori del manifatturiero e del terziario per la brevettazione di prodotti propri e per l'acquisizione di marchi, di brevetti, di diritti di utilizzo, di licenze, di know how e di conoscenze tecniche non brevettate relative ad innovazioni finalizzate al ciclo produttivo o ai prodotti.

- Contributi per lo sviluppo delle capacità manageriali delle PMI (Art. 17, LR 3/2015)

Contributi finalizzati al sostegno di iniziative di sviluppo di adeguate capacità manageriali delle PMI della Regione, dirette al perseguimento di almeno una delle finalità previste dalla legge: trasformazione tecnologica e digitale, servitizzazione, accesso ai mercati finanziari, responsabilità sociale d'impresa, economia circolare.

- Contributi per imprese artigiane (LR 12/2002)

La legge prevede diversi canali contributivi per accompagnare la costituzione di nuove imprese, l'ammodernamento tecnologico, l'acquisizione di consulenze, la partecipazione a fiere e mostre nonché la diffusione del commercio elettronico.

- Incentivi all'insediamento-attrazione investimenti (Art. 6, LR 3/2015 e LR 3/2021)

Misura di incentivazione finalizzata all'attrazione di nuovi investimenti negli agglomerati industriali di competenza dei consorzi di sviluppo economico locale, o nelle aree dei distretti industriali, nel territorio del comune di Cividale del Friuli (Ud), o nelle aree destinate a insediamenti industriali e artigianali localizzate nei Comuni ricompresi nelle zone omogenee B e C di svantaggio socio economico dei territori montani rispetto alle quali i Comuni hanno stipulato l'intesa prevista dall'articolo 62, comma 1 bis della LR 3/2015, nonché nelle aree destinate a insediamenti industriali e artigianali localizzate nei Comuni sul cui territorio insistono agglomerati industriali di competenza dei consorzi, rispetto alle quali i Comuni hanno stipulato l'intesa prevista dal medesimo articolo 62,



comma 1 bis. La misura sarà altresì attivabile nelle aree definite dall'articolo 82 della LR 3/2021, comprendenti i complessi produttivi degradati, successivamente all'avvenuta identificazione dei perimetri comprendenti detti ambiti, come disposto dal comma 3 del medesimo articolo 82.

- Incentivi all'insediamento per grandi, piccole e medie imprese (Art. 6, LR 3/2015 e LR 3/2021)  
Incentivi in conto capitale per la realizzazione di nuovi insediamenti produttivi o di nuove iniziative avanzate in ambito tecnologico oppure ampliamenti o programmi di riconversione produttiva di imprese anche già insediate negli agglomerati industriali di competenza dei consorzi o ricadenti nelle aree dei distretti industriali, nonché nel territorio del comune di Cividale del Friuli (Ud) o nelle aree destinate a insediamenti industriali e artigianali localizzate nei Comuni ricompresi nelle zone omogenee B e C di svantaggio socio economico dei territori montani rispetto alle quali i Comuni hanno stipulato l'intesa prevista dall'articolo 62, comma 1 bis della LR 3/2015, nonché nelle aree destinate a insediamenti industriali e artigianali localizzate nei Comuni sul cui territorio insistono agglomerati industriali di competenza dei consorzi, rispetto alle quali i Comuni hanno stipulato l'intesa prevista dal medesimo articolo 62, comma 1 bis. La misura sarà altresì attivabile nelle aree definite dall'articolo 82 della LR 3/2021, comprendenti i complessi produttivi degradati, successivamente all'avvenuta identificazione dei perimetri comprendenti detti ambiti, come disposto dal comma 3 del medesimo articolo 82.

- FRIE-Fondo di rotazione per iniziative economiche Legge 908/1955  
Finanziamenti agevolati con valutazione a sportello per programmi di investimento organici e funzionali all'attività esercitata. Acquisto della proprietà o di diritti reali di godimento di terreni, costruzione ampliamento, ammodernamento, ristrutturazione di immobili, acquisto di impianti e macchinari, riscatto di beni in leasing. È prevista la concessione di contribuzioni integrative per l'abbattimento degli oneri finanziari.

- Fondo per lo Sviluppo FVG (LR 2/2012 e DPR 209/2012)  
Finanziamenti agevolati (de minimis o esenzione) per iniziative di investimento, iniziative seed e start up. La misura incentivante prevede altresì prestiti partecipativi de minimis diretti a capitalizzazione e ricapitalizzazione d'impresa. Infine, è contemplata anche la concessione di contribuzioni integrative per l'abbattimento degli oneri finanziari.

- Fondo di garanzia per gli investimenti di venture capital nelle start up innovative (art. 2 comma 24, LR 29/2018)  
La garanzia del Fondo è rilasciata nell'interesse delle start up innovative con sede legale ed operativa in Friuli Venezia Giulia. L'oggetto della garanzia può essere di due tipi: investimento strutturato come capitale privilegiato da attuare mediante sottoscrizione di azioni o quote privilegiate, con "opzione put" o investimento in quasi equity strutturato come debito non garantito e subordinato, da effettuarsi congiuntamente ad un investimento in capitale.

- Sabatini Friuli Venezia Giulia. Acquisizione di macchine utensili o di produzione (Legge 1329/1965 e DPR 175/2019)  
Contributi a fondo perduto a fronte di finanziamenti bancari od operazioni di locazione finanziaria (con patto d'acquisto) erogati da banche o società di leasing dirette all'acquisizione di macchine utensili o di produzione, con durata superiore a 12 mesi e a copertura di almeno il 25 delle spese ammissibili.

- Servizi alle imprese  
Ricerca e selezione del personale, individuazione dei fabbisogni formativi, consulenza e informazioni, attivazione di tirocini formativi, collocamento mirato, incontri ed eventi sul territorio attività di competenza della Direzione centrale Lavoro, Formazione, Istruzione e Famiglia della Regione autonoma Friuli Venezia Giulia.  
Sostegno ai lavoratori e alle assunzioni.



- Incentivi per assunzioni collocamento mirato (LR 18/2005 e Dpreg. 186/2016)  
Assunzioni e stabilizzazioni, adeguamento posto di lavoro e interventi volti a garantire l'accessibilità, attività di sostegno, tutoraggio e formazione e sostegno ai lavoratori e alle assunzioni.
- Disposizioni per la modernizzazione, la crescita e lo sviluppo sostenibile verso una nuova economia del Friuli Venezia Giulia (SviluppoImpresa - LR 3/2021 TITOLO II CAPO II)  
Il capo introduce una serie di norme, anche di modificica di precedenti disposizioni, che si pongono l'obiettivo di sviluppare la cultura digitale, lo sviluppo della produzione orientata alla servitizzazione, misure di sostegno alla trasformazione digitale, la diffusione di tecnologie additive, misure a sostegno delle KIBS e di progetti di open technology.
- LR 3/2021 TITOLO II CAPO III  
Il capo delinea un sistema organico di incentivi all'avvio e allo sviluppo di nuove iniziative imprenditoriali in Friuli Venezia Giulia, con particolare riguardo a quelle promosse da giovani e spin-off, non trascurando la promozione delle start up, nonché meccanismi per agevolare l'utilizzo della finanza alternativa come il crowdfunding, ovvero capitali aggiuntivi per lo sviluppo delle start up e dell'imprenditoria giovanile.
- LR 3/2021 TITOLO II CAPO IV  
Vengono introdotte forme di semplificazione amministrativa relative ai procedimenti di concessione di contributi gestiti dalla struttura regionale competente in materia di attività produttive. In particolare, va segnalata l'introduzione, con riferimento a taluni procedimenti contributivi, della possibilità per le imprese di presentare la domanda di contributo unitamente alla rendicontazione della spesa, riducendo in tal modo gli oneri amministrativi a carico delle imprese. Inoltre, per gli incentivi di importo inferiore a 5.000 euro è prevista la possibilità che, a fronte della sola presentazione della domanda, si proceda con la concessione e contestuale erogazione del contributo richiesto.
- LR 3/2021 TITOLO III CAPO II  
Si prevede la possibilità di attivare agevolazioni in forma di credito di imposta per le PMI che attuano riconversioni produttive verso gli ambiti prioritari individuati per l'attrazione di investimenti, ovvero che attuano riconversioni o adeguamenti dei processi produttivi legati a cambiamenti dei mercati di riferimento o interventi di revamping digitale per migliorare i processi produttivi.
- LR 3/2021 TITOLO III CAPO III  
L'intervento legislativo mira a rafforzare la capitalizzazione delle PMI regionali, in modo da contribuire a superare un gap dimensionale che spesso ha costituito un fattore di svantaggio competitivo delle nostre aziende. L'obiettivo è incentivare i processi virtuosi di capitalizzazione delle PMI regionali, prevedendo che a fronte di tali operazioni si attivino forme di agevolazione fiscale.
- LR 3/2021 TITOLO III CAPO VII  
La misura agevolativa prevede contributi per la partecipazione a fiere e mostre all'estero e delle attività promozionali concernenti tale partecipazione nonché il finanziamento dell'acquisizione di consulenze e studi di mercato finalizzati all'internalizzazione dell'impresa. Inoltre, sono ricompresi anche la partecipazione a incontri business to business, la realizzazione di attività di promozione e marketing su specifici mercati, acquisizione di servizi specialistici per la tutela dei diritti di proprietà intellettuale, l'acquisizione di servizi di temporary export manager o inserimento nell'impresa di personale specializzato in export management, l'attività di scouting e sviluppo internazionale volte all'ampliamento dei rapporti commerciali sui mercati esteri.
- LR 3/2021 TITOLO IV CAPO I



L'intervento legislativo promuove nell'ambito delle attività produttive regionali l'adozione di modalità di intervento finalizzate a due obiettivi: l'economia circolare e l'efficientamento energetico. Sono introdotti sia specifici criteri di premialità nei procedimenti contributivi a bando o a graduatoria diretti alla concessione di contributi a fondo perduto a sostegno della realizzazione di progetti di ricerca, sviluppo e innovazione e di investimento da parte di imprese dei settori industriale, artigiano, commerciale, turistico e dei servizi, sia la concessione di contributi a fondo perduto per la realizzazione di investimenti finalizzati all'attuazione di interventi nell'ambito dell'economia circolare e per la realizzazione di investimenti finalizzati alla riduzione dei consumi energetici dell'attività produttiva.

- **LR 3/2021 TITOLO IV CAPO III**

È introdotta una nuova misura contributiva, a favore delle imprese, in regime de minimis, afferente gli interventi di riqualificazione produttiva sostenibile.

- **S.I.S.S.I. 2.0: Sistema Integrato di Servizi per lo Sviluppo Imprenditoriale del FVG**

S.I.S.S.I. 2.0 Sistema Integrato di Servizi per lo Sviluppo Imprenditoriale del FVG è un progetto finalizzato alla promozione della cultura imprenditoriale e alla creazione di impresa e di lavoro autonomo. Il progetto prevede l'offerta di servizi anche a favore dei neoimprenditori (imprese e partite IVA aperte da meno di 3 anni).

- **IP4FVG-Industry Platform 4 FVG**

IP4FVG è il Digital Innovation Hub del Friuli Venezia Giulia che supporta le imprese del territorio nella trasformazione digitale; promuove l'utilizzo delle tecnologie abilitanti e l'aggiornamento tecnologico; innova processi e modelli di business per favorire la competitività del tessuto economico e il supporto alla trasformazione digitale delle imprese del territorio.

- **Finest S.p.A. Legge 19/1991**

Società per azioni partecipata da Friulia SpA, società finanziaria della Regione autonoma Friuli Venezia Giulia, dalla Regione Veneto, dalla Provincia Autonoma di Trento, dalla Simest e da alcune banche del territorio: è referente del Ministero per lo Sviluppo Economico. Specialista per l'internazionalizzazione delle imprese del Nordest italiano. Un equity partner e socio finanziatore che supporta attivamente le imprese del triveneto acquisendo quote di minoranza del capitale sociale della Joint Venture estera e sviluppando finanziamenti esteri diretti a favore dell'impresa/società partecipata dalla Regione autonoma Friuli Venezia Giulia.

- **SPRINT FVG Intesa tra l'ex Ministero per il Commercio Internazionale e la Regione Friuli Venezia Giulia**

Sportello per l'internazionalizzazione della Regione autonoma Friuli Venezia Giulia: la sua mission è di costituire un punto di contatto unico per le imprese della RAFVG al fine di promuovere l'internazionalizzazione del sistema regionale, facilitando l'utilizzo di strumenti finanziari, assicurativi, promozionali e di assistenza tecnica.  
Supporto alla internazionalizzazione delle imprese.

- **Friulia S.p.A. LR 18/1966**

È la società finanziaria della Regione autonoma Friuli Venezia Giulia con il compito di contribuire, nel quadro di una politica di programmazione, alla promozione dello sviluppo economico della regione. Assume partecipazioni di minoranza nel capitale di rischio di imprese regionali.  
Società partecipata dalla Regione autonoma Friuli Venezia Giulia.

- **Trasporto combinato, LR 7/2004, artt.1-10 contributi volti a favorire lo sviluppo del cambio modale tra ferro strada e mare nel trasporto delle merci**

Le domande da parte di Società operanti nel campo del trasporto combinato e logistica vanno presentate entro il 31 marzo di ogni anno e riguardano investimenti sia di tipo immobiliare che



mobiliare (piazzali e attrezzature). In carenza di fondi le stesse rimangono valide fino a tre anni dalla data di presentazione come fissato dal Regolamento di applicazione. AIUTO DI STATO SA. 100234 valido fino al 31.12.2027. L'avviso di rinnovo del regime di aiuto è stato pubblicato sul BUR n. 9 dd.2 marzo 2022.

- Trasporto intermodale ferroviario e marittimo LR 15/2004 art. 21 contributi volti a favorire il trasporto intermodale di merci su modalità ferroviaria e/o marittima che puntano a ridurre sensibilmente il traffico stradale.

Le domande da parte di imprese di logistica vanno presentate entro il 31 marzo di ogni anno per avvio o implementazione di servizi di trasporto intermodale ferroviario o marittimo che abbiano origine o destinazione nel territorio regionale, come fissato dal Regolamento di applicazione. AIUTO DI STATO 45606 valido fino al 31.12.2021, il rinnovo del regime di aiuto, per il periodo di validità fino al 31.12.2027, è stato approvato con decisione dd. 03.03.2022, n.1427. Seguirà a breve la modifica della L.R. 15/2004 ed il conseguente aggiornamento del Regolamento di attuazione.

Di seguito l'elenco delle misure e degli strumenti di agevolazione già attive e che fanno riferimento all'Imposta Regionale sulle Attività Produttive (IRAP).

- Imprese e professionisti nel territorio montano (Art. 2, L.R. 1/2007 modificato da art. 14, c. 4, L.R. 28/2018)

Riduzione a zero dell'aliquota Irap per le imprese operanti nelle zone omogenee di svantaggio socio-economico <<B>> e <<C>> del territorio montano (DGR 3303/2000 – all. A).

- Nuovi insediamenti di imprese ed esercenti arti e professioni (Art. 7, L.R. 3/2015 modificato da art. 14, c. 7 e ss, L.R. 29/2018 - D.P.Reg. 124/2015 coord. D.P.Reg. 62/2019)

Riduzione dell'aliquota Irap per i soggetti di nuova costituzione o che trasferiscono l'insediamento produttivo nella regione Friuli Venezia Giulia per cinque periodi di imposta a decorrere da quello di costituzione o di trasferimento dell'insediamento produttivo nel territorio regionale:

- azzeramento per i primi tre anni;
- riduzione di 2,9% per il quarto e quinto anno.

- Imprese "virtuose" (Art. 2, L.R. 2/2006 - D.P.Reg. 372/2006)

Riduzione di 0,92% dell'aliquota Irap per i soggetti passivi previsti dalla legge regionale che, alla chiusura del singolo periodo d'imposta presentino:

- a) un incremento del valore della produzione netta, aumentato degli ammortamenti rilevanti ai fini IRAP e diminuito dei contributi pubblici rilevanti ai fini IRAP di almeno il 3% rispetto alla media del triennio precedente;
- b) un incremento dei costi relativi al personale, diminuiti degli oneri deducibili ai fini IRAP di almeno il 3% rispetto alla media del triennio precedente.

*(in quanto misura generale non costituisce Aiuto di Stato)*

- Imprese che assumono a tempo indeterminato disoccupati a seguito di crisi aziendale (Art. 2 bis, L.R. 2/2006, introdotto da art. 14, c. 6, L.R. 29/2018)

Deduzioni dall'imponibile Irap, a decorrere dal periodo d'imposta in corso all'1 gennaio 2019, per i soggetti operanti sul territorio della Regione FVG che, assumono a tempo indeterminato, nel territorio regionale, soggetti che nei 48 mesi precedenti l'assunzione hanno perso la propria occupazione a seguito di una situazione di crisi aziendale.

- Imprese e professionisti di piccole dimensioni (Art. 2, L.R. 17/2008)

Riduzione di 0,92% dell'aliquota Irap per:

- imprese aventi almeno 1 e non più di 5 dipendenti;



- per esercenti arti e professioni con almeno 1 dipendente e volume d'affari non superiore a 120 mila euro.

- Nuove imprese artigiane (Art. 1, L.R. 1/2004)

Riduzione di 0,73% dell'aliquota Irap alle nuove imprese artigiane che si iscrivono all'AIA (Albo Provinciale delle Imprese Artigiane) aventi i requisiti previsti dalla legge regionale per un massimo di 5 periodi d'imposta.

- Imprese impegnate nella ricerca e sviluppo (Art. 19, L.R. 3/2015)

Riduzione di 0,40% dell'aliquota Irap a favore dei soggetti passivi Irap che incrementano il costo per il personale addetto alla ricerca e sviluppo, che:

- alla chiusura del periodo d'imposta considerato presentino un incremento dei costi sostenuti per il personale addetto alla ricerca e sviluppo pari almeno al 10 per cento rispetto alla media dei costi sostenuti nei due periodi d'imposta precedenti;
- evidenzino un rapporto, tra i costi sostenuti per il personale addetto alla ricerca e sviluppo nel periodo d'imposta considerato e il valore della produzione netta realizzato nel medesimo periodo, superiore al 2 per cento.

Infine, in materia di Tributi locali immobiliare si fa presente che ai sensi dell'articolo 51, comma 4, lettera b bis) dello Statuto speciale della Regione Friuli Venezia Giulia, la Regione può disciplinare i tributi locali comunali di natura immobiliare istituiti con legge statale, anche in deroga alla medesima legge, definendone le modalità di riscossione e consentire agli enti locali di modificare le aliquote e di introdurre esenzioni, detrazioni e deduzioni.

## Bibliografia

Banca d'Italia, L'economia del Friuli Venezia Giulia, aggiornamento congiunturale, novembre 2021;

Becattini G., Distretti industriali e made in Italy. Le basi socioculturali del nostro sviluppo economico, Torino, Bollati Boringhieri, 1998;

Camera di Commercio della Venezia Giulia: "Zona Logistica Semplificata Rafforzata – un'opportunità di sviluppo e di rilancio per l'Isontino e l'intero Friuli Venezia Giulia", luglio 2021;

Danielis R.: "Il Sistema marittimo portuale del Friuli Venezia Giulia. Aspetti economici, statistici e storici", EUT - Edizioni Università di Trieste, 2011;

De Jong, W. "Establishing Free Zones for regional development", Library Briefing - Library of the European Parliament, 2013;

Farole T., Akinci G.: "Special Economic Zones Progress, Emerging Challenges, and Future Directions", The World Bank, 2011;

Grandinetti R. (a cura di) Il Friuli. Storia e società. Vol. 4: 1964-2010 I processi di sviluppo economico e le trasformazioni sociali., Istituto Friulano per la Storia del Movimento di Liberazione, 2016;

IFM, "World Economic Outlook", luglio 2021;

Istat-Ice, "Annuario del Commercio Estero - Edizione 2021", luglio 2021;

Istat, "Rapporto sulla Competitività dei Settori Produttivi", 2020 e 2021;

Istat, "Situazione e prospettive delle imprese nell'emergenza sanitaria Covid-19", maggio 2020;

OECD, "Bottlenecks to innovation in FVG, Preliminary Results from the Survey and the Fieldwork", Discussion paper, dicembre 2020;

Prometeia, "Scenari per le economie locali", ottobre 2021;

Ralian Research & Consultancy: "Una Zona Logistica Semplificata Rafforzata nella provincia di Udine e con particolare riferimento alle aree di competenza del Consorzio di Sviluppo Economico del Friuli", settembre 2021;

Regione Autonoma FVG, "Regione in Cifre", 2020;

Regione Autonoma FVG, "Competitività delle imprese del Friuli Venezia Giulia", dicembre 2020;

Regione Autonoma FVG, Direzione Centrale Attività Produttive: ""Zona Logistica Semplificata per lo Sviluppo delle Imprese e l'Attrazione degli Investimenti in FVG", febbraio 2021;

Wang J., "The economic impact of Special Economic Zones: Evidence from Chinese municipalities", Journal of Development Economics 101, 2013;

The World Bank: "Special Economic Zones: Performance, Lessons Learned, and Implications for Zone Development", research working paper, 2008.

**PROF. ELIO MANTI**

**Coordinamento per le attività di analisi  
e programmazione connesse alla redazione  
del Piano di Sviluppo Strategico**

**GRUPPO DI LAVORO  
INTERDIREZIONALE  
(Decreto n° 393/DGEN del 9 ottobre  
2020, Decreto n°331/DGEN del 5  
ottobre 2021, Decreto  
n°15739/GRFVG del 5 ottobre 2022,  
Decreto n°12237/GRFVG del 21  
marzo 2023 e Decreto  
n°14877/GRFVG del 28 marzo 2024)**

**Coordinamento Direzione centrale Infrastrutture e  
territorio**

**Coordinatore del gruppo**

Giulio Pian, Direttore del Servizio portualità e logistica  
integrata

**Direzione centrale Attività produttive e turismo**

Lucio Penso

**Direzione centrale Finanze**

Patrizia Petullà

Alessandro Rossetto

**Direzione centrale Difesa dell'ambiente, energia e  
sviluppo sostenibile**

Paolo De Alti

**Direzione centrale Infrastrutture e territorio**

Monica Benvenuti

Elena Formica

**Esperti esterni:**

Alessandro Colautti

Prof. Elio Manti

**ARCHEST SRL**

**Coordinamento Gruppo di lavoro**

Ing. Stefano Costantini

**PAOLO ERMANO**

**Analisi Economica**

Paolo Ermano, PhD

**ADRIATICA SERVIZI MARITTIMI**

**Logistica ed infrastrutture**

Cap. Diego Stinco

**TUDOR NICOLAOU  
STUDIO LEGALE ASSOCIATO**

**Semplificazioni, Governance  
e Zone Franche Doganali**

Avv. Alessandro Tudor, PhD