



**CONSORZIO PER LO SVILUPPO INDUSTRIALE  
DEL COMUNE DI MONFALCONE**

**PROGRAMMA TRIENNALE DI  
ATTIVITÀ E DI PROMOZIONE INDUSTRIALE  
2015 - 2017**

Monfalcone, 17 novembre 2014



## Premesse e generalità

La relazione programmatica per il prossimo triennio 2015-2017 viene presentata in un momento in cui è noto essere ormai prossima la revisione della normativa relativa ai Consorzi di sviluppo industriale con un disegno di legge regionale che è già in avanzato stato di definizione e che prevede una razionalizzazione e accorpamento per affinità territoriale degli stessi consorzi al fine di ridurre il costo dei servizi comuni offerti.

Siamo quindi nella consapevolezza che gli obiettivi prefissati debbano essere contestualizzati alle scelte di politica economica ed industriale sul territorio con bilanci mirati a specifici progetti strategici e al contenimento della spesa. Ed è proprio all'interno di queste logiche che il nostro Consorzio, come tutti gli altri Consorzi industriali, deve tener conto dei cambiamenti repentini che si stanno delineando con un adeguamento delle norme che porteranno a riformare l'assetto e l'operatività dell'Ente con criteri prudenziali.

Ci troviamo, di fatto, in una situazione di crisi sistemica con la necessità di rivedere il ruolo e le funzioni dell'Ente su strategie di sviluppo socio-economico del territorio in un orizzonte temporale limitato.

Consapevoli che gli intendimenti dell'Amministrazione regionale sono quelli che la riforma dei consorzi industriali, su proposta della Giunta regionale, diventerà legge nei primi mesi del 2015 e che, entro sei mesi, dovrà essere avviato il processo di trasformazione per giungere entro un anno al totale riordino societario, vi è la consapevolezza che questa programmatica non può che assumere dei cauti connotati.

L'indirizzo che comunque permane è nella logica di un consolidamento delle attività esistenti cercando di attrarre nuovi insediamenti, pur consapevoli del disincentivante e complesso sistema burocratico, dei problemi sulla fiscalità, accesso al credito e criticità ambientali. Di fronte a tale crisi del sistema, dobbiamo porci alcune riflessioni per una prospettiva, a breve e medio termine, di diverso respiro al fine di tutelare la situazione esistente e valorizzare quanto più possibile le nostre zone e le imprese che vi operano prestando particolare attenzione al settore del manifatturiero.

E' necessario prendere atto che la crisi ha influito pesantemente sul settore industriale e la più palese dimostrazione di tale asserzione è la drastica riduzione di interesse per l'acquisizione di nuove aree. Negli ultimi tre anni non abbiamo registrato alcun nuovo insediamento e i pochi lotti venduti sono derivati da ampliamenti di attività già operanti. Basti pensare che al

momento restano da definirsi ancora due richieste di nuove imprese presentate nel 2012 e nel 2013 che fanno fatica a concretizzarsi.

Considerata l'imminente riforma di legge, prevediamo che anche nel 2015 non saranno inserite poste a favore dei Consorzi industriali nella manovra di Bilancio regionale, che permettano di avere contributi per la gestione delle aree produttive, che ricordiamo essere d'interesse regionale. È questo un aspetto che difficilmente comprendiamo dal momento che dovrebbe essere la stessa Regione a tener presente che i Consorzi gestiscono la quotidianità delle zone industriali sostenendo i costi correnti di spese d'illuminazione pubblica, di pulizia delle aree e di sfalcio del verde, oltre alle opere manutentive delle strade pubbliche, disciplinate dal codice stradale con norme sempre più stringenti di tutela e sicurezza.

Rispetto alla relazione della precedente programmatica e nell'attesa della citata riforma, si prevede che:

- l'ipotizzato collegamento stradale di congiunzione dell'area industriale schiavetti-brancolo di Staranzano con la "bretella" esistente tra la strada Provinciale 19 per Grado e Ronchi dei Legionari, per il quale era stata avanzata dal Consorzio richiesta di rimodulazione delle risorse e la cui importanza è stata recepita anche con delibera della Giunta Regionale (n. 1195 dd. 26 giugno 2014), potrebbe trovare compimento anche con altro soggetto beneficiario (Friuli Strade FVG) e con il riparto dei Fondi per lo Sviluppo e la Coesione, programmazione FSC 2014 – 2020 nel quadro degli *"interventi di miglioramento funzionale e tecnologico del nodo di Monfalcone e delle connessioni con Porto e Fincantieri"*;
- la prevista realizzazione della Banchina portuale a ridosso dell'area industriale storica, fronte stabilimenti industriali Fincantieri, Nidec ASI e SBE, viene adesso cancellata dopo che Fincantieri ha rappresentato una situazione in cui l'evoluzione dei mercati ha fatto venire meno il loro interesse alla realizzazione del progetto. Conseguentemente, non rientrando più nella strategia industriale dell'Azienda, Fincantieri ha presentato un nuovo progetto in cui non vi è più traccia della banchina e neanche la rinuncia parziale alla concessione demaniale dell'area, condizione essenziale per il collegamento viario;
- la Regione, attraverso le proprie direzioni, sta portando avanti un indirizzo generale che vede la riduzione degli affidamenti in delegazione amministrativa ai vari Enti, per cui potrebbero non essere reiterate le deleghe per i lavori del Villaggio del Pescatore, della manutenzione dei porti, dei canali marittimi e delle vie di navigazione interna nonché dei segnalamenti marittimi lagunari da Muggia a Grado di competenza regionale.

- le problematiche accennate nelle precedenti programmatiche con la Società Rete Ferroviaria Italiana sono tuttora in fase di definizione e la regolarizzazione dell'iter contrattuale sul Raccordo ferroviario di collegamento Stazione FS – Monfalcone – Porto si è interrotta, per eccessiva onerosità.

A tal proposito ricordiamo che il Raccordo di proprietà (*Raccordo Base*) va dalla Stazione di Monfalcone fino all'interno del porto all'altezza del Porto Varco (1); mentre il tratto che da Via Timavo giunge al Porto Varco (2) (il cosiddetto Anello) era nella disponibilità del Consorzio per Atto di Concessione demaniale Marittima che include anche il sedime ferroviario nelle tratte portuali (*Raccordo Particolare*).

*Raccordo Base* e *Raccordo Particolare*, ancorché distinti, sono integranti e funzionali l'uno con l'altro nonché al sistema logistico ferroviario che collega il Porto alla rete nazionale e dunque RFI.

La situazione sul Raccordo particolare si è complicata nel momento che, sentita la Capitaneria di Porto, la Regione, a seguito di nuove interpretazioni dell'Agenzia del Demanio, ha ritenuto che al Consorzio dovesse essere applicato un incremento del canone demaniale fino ad essere decuplicato rispetto a quello sostenuto in passato, ipotizzando un'attività imprenditoriale esercitata dal Consorzio stesso nella gestione del Raccordo. Questa errata interpretazione comporterebbe un maggior onere insostenibile per il nostro Ente calcolato nella misura di circa 100.000,00 €/anno per la sola concessione del sedime.

Pertanto, a fronte del rilevante problema economico emerso sui canoni concessori, con l'Assessorato regionale competente si è convenuto che per la parte di proprietà del Consorzio, si perseguisse un contratto di comodato a favore dell'Amministrazione regionale in modo da permettere, senza ulteriori aggravii per il Consorzio, la sottoscrizione del contratto tra RFI e la Regione che va ad assumere così competenza su tutto il raccordo ferroviario Porto-Stazione FS di Monfalcone, con una cognizione di gestione unica dei carri in transito.

In ultimo menzioniamo che l'ipotizzato ottimismo riportato nella precedente programmatica relativamente all'incarico in Porto assegnatoci dalla Regione per tutti i servizi riguardanti la manutenzione delle banchine, delle reti e dei piazzali comuni dello scalo marittimo, inclusa la ferrovia, non sta producendo i risultati economici previsti.

In più tavoli di lavoro cui l'Ente partecipa, ricordiamo sempre che il porto di Monfalcone è un supporto indispensabile all'economia del territorio, un organismo in continuo sviluppo per il vantaggio di un'intera comunità, l'essenza vitale di un sistema economico che trova proprio nel collegamento terra-mare il motivo del suo radicamento, mentre ancora oggi molte tematiche sul Porto che vengono affrontate anche negli Atti di indirizzo della Regione per la redazione di un nuovo Piano Regolatore del Porto, ormai datato 1979, restano ancora delle mere intenzioni quando sono invece aperte importanti questioni di cui tre sono i nodi fondamentali:

- l'attività del Porto, il valore aggiunto alle attività industriali del territorio, il riflesso occupazionale;
- le potenzialità di sviluppo attraverso partenariato pubblico privato e di attrazione per nuove tipologie di traffico;
- "governance unica".

Sono, tra l'altro, queste le ragioni per cui il nostro Consorzio ha dato il proprio parere favorevole nell'ambito della procedura di approvazione del progetto del terminale di stoccaggio, rigassificazione e distribuzione del GNL di piccola taglia nel Porto di Monfalcone presentato da Smart Gas SpA, in quanto riteniamo che a breve termine possa essere una grossa opportunità di sviluppo del Porto e dell'economia regionale e sarà di sicuro un supporto alle più grosse industrie manifatturiere della Regione permettendo, attraverso risorse di privati (Società SBE di Vescovini e Gruppo Maneschi), la realizzazione di nuovi attracchi di banchina e spazi portuali utili per movimentazione delle merci e a tutto l'indotto operativo.

### **Programmazione urbanistica**

Alla luce dell'imminente riforma sui Consorzi industriali, parlare oggi di programmazione urbanistica è abbastanza complesso essendo già per se difficile la funzione della pianificazione territoriale attraverso il Piano del Governo del Territorio (PGT), inclusi gli obiettivi per la pianificazione di area vasta.

Il PGT, il cui procedimento di approvazione, conclusosi nel 2013, entrerà in vigore nel 2015, porterà di riflesso a ripensare anche le modalità di elaborazione dei Piani Territoriali Infraregionali, che rappresentano lo strumento urbanistico attraverso cui i Consorzi, di concerto con i Comuni in cui rientra l'ambito delle aree consortili, definiscono

l'organizzazione del territorio industriale di pertinenza e stabiliscono le relazioni con lo spazio esterno mediante la previsione e il rafforzamento di reti infrastrutturali (ferroviarie, stradali) e immateriali (infrastrutture telematiche, banda larga).

Nell'attesa che la nuova riforma urbanistica entri pienamente in vigore, riteniamo debba essere assolutamente ripensata l'adozione dei futuri piani attuativi consortili previsti nella 3<sup>a</sup> e 4<sup>a</sup> fase del Piano Territoriale Infraregionale, considerati i costi che ne deriverebbero e la necessaria conformità ai Piani comunali e allo stesso Piano regionale.

L'attività di pianificazione consortile verrà pertanto differita e restano vigenti il Piano di livello Strutturale Strategico ed il Piano operativo – attuativo dell'area Schiavetti – Brancolo (Staranzano) approvato con decreto n. 0313 del Presidente della Giunta regionale di data 5 settembre 2005 (validità 10 anni). Restano altresì efficaci i piani operativi del comprensorio del canale est-ovest e dell'area Lisert-Porto approvati con decreto n. 0271 del Presidente della Giunta regionale di data 6 dicembre 2010 (validità 10 anni).

#### **Opere ed interventi negli ambiti di competenza**

Il piano degli interventi e opere previste nel programma dei lavori 2015-2017 e nell'elenco annuale 2015, rispetto agli anni precedenti, riflette l'assenza di contributi specifici. Sono almeno sei anni che l'Amministrazione regionale non inserisce nuove poste negli appositi capitoli di Bilancio per finanziamenti di opere di competenza dei Consorzi industriali, previste dagli artt. 15 e 15 bis della l.r. 3/99. La situazione attuale risente sempre di più la mancanza di specifiche risorse pubbliche che sarebbero comunque necessarie, almeno per gli interventi d'infrastrutturazione stradale e di manutenzione delle reti tecnologiche, sfalcio, segnaletica e illuminazione pubblica. Sarà quindi necessario individuare adeguata copertura finanziaria soprattutto per la manutenzione delle opere di pubblica utilità, in quanto direttamente funzionali alla sicurezza e alla competitività delle imprese insediate negli ambiti consortili.

Siamo consapevoli che è questo un tema su cui dovrà essere fatta un'attenta valutazione nella legge di riforma dei Consorzi industriali essendo aspetti che esulano dall'attività commerciale dei Consorzi e sono propri di una funzione pubblicistica.

L'elenco delle opere afferenti a lavori stradali, ferrovia e adeguamenti strutturali che riportiamo nel programma 2015/2017 è compatibile con le disponibilità finanziarie del Consorzio e stima un importo complessivo di € 4.875.000,00. Si evidenzia la drastica

rimodulazione apportata rispetto alla precedente programmatica che aveva in elenco opere per oltre 15 mln di € corrispondenti all'attuazione dei Piani Operativi approvati a suo tempo dalla Regione. È questa la diretta conseguenza di quanto accennato in premessa relativamente ai criteri prudenziali da adottare nell'attesa della nuova riforma sui Consorzi.

Vista la conseguente razionalizzazione delle risorse, uno dei canali che sarà necessario poter avviare dopo la riforma, sarà quello che ci permetta di agire per il tramite di accensione di mutui almeno sulle opere di maggior interesse che non abbiano carattere pubblicitario e per le cosiddette "opere calde" con un minimo di certezza sul rientro economico.

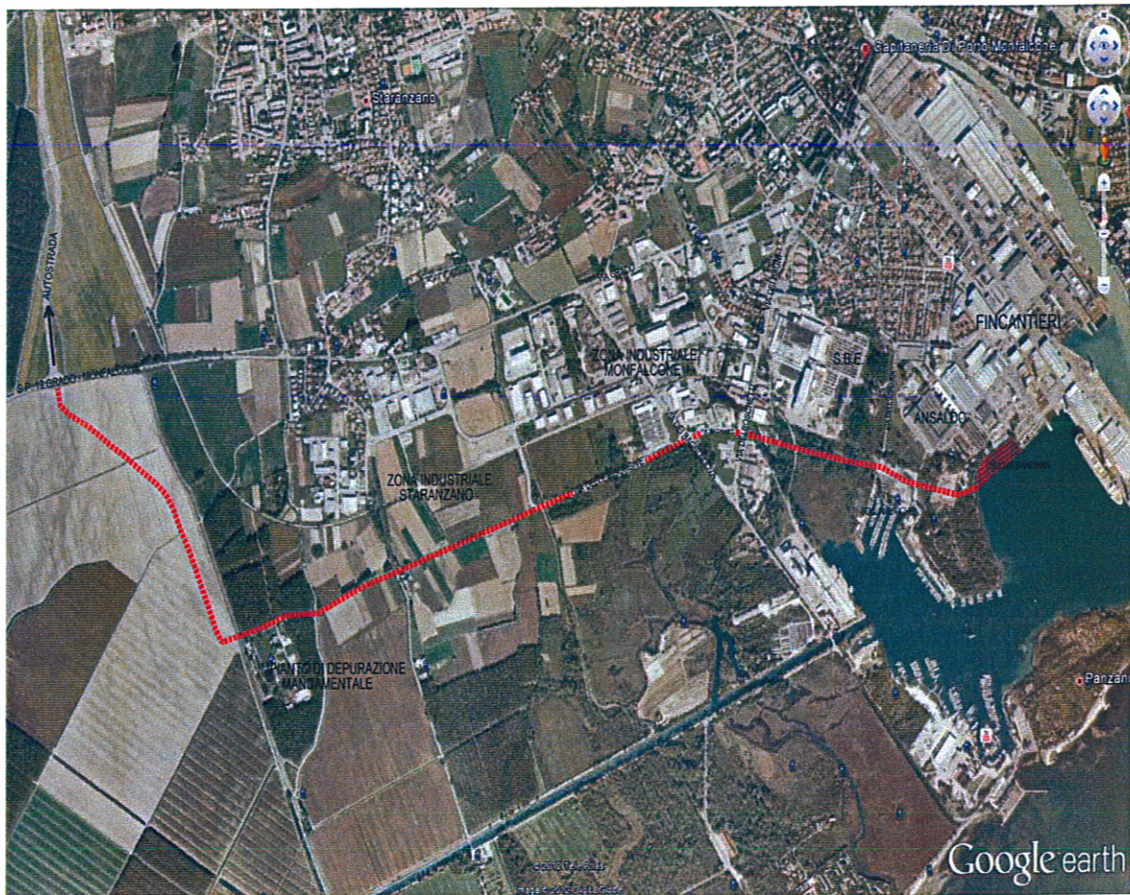
Permane a favore del Consorzio e fino all'utilizzo delle rimanenti poste a bilancio dalla Regione, l'attribuzione per i lavori di manutenzione dei porti minori e degli approdi delle Province di Trieste e di Gorizia mediante la delegazione amministrativa intersoggettiva o mediante convenzione per quanto riguarda il Porto di Monfalcone.

Rinviando quindi per il dettaglio dei progetti all'elenco del programma triennale ed annuale 2015-2017 dei lavori, pubblicato sul sito del Consorzio nella fase d'adozione e allegato alla presente programmatica, gli interventi di maggior rilievo sono:

- sicurezza e mantenimento funzionale della viabilità, dei beni e delle attrezzature nel patrimonio dell'Ente;
- adeguamento e rinnovamento del raccordo ferroviario Porto/Stazione Centrale di Monfalcone;
- realizzazione piazzale e parcheggio.

Facendo un confronto con i programmi riportati nel precedente Piano triennale le variazioni riguardano:

- i lavori d'infrastrutturazione delle aree industriali di schiavetti in Staranzano con la realizzazione del collegamento stradale di congiunzione dell'area industriale con la "bretella" esistente tra la strada Provinciale 19 per Grado e Ronchi dei Legionari. Come accennato in premessa, è stata avanzata dal Consorzio richiesta di rimodulazione di contributi già assegnati, la cui decisione adesso spetta alla Giunta Regionale, ma potrebbe trovare compimento anche col riparto dei programmi e fondi FSC. La sua realizzazione, oltre al miglioramento della viabilità pesante che gravita sui centri urbani di Monfalcone e Staranzano, renderebbe le aree industriali dello Schiavetti-Brancolo più competitive per la logistica;



- l'ipotesi della cosiddetta "Cittadella dei servizi" in cui, dopo la costruzione dell'Asilo nido aziendale è previsto un comprensorio con apposito centro direzionale, locali e strutture ricreative-sportive, commercio e terziario, viene anche questa provvisoriamente sospesa e non più riportata in programmatica, nell'attesa che la nuova riforma normativa ripositioni il ruolo dei consorzi e gli strumenti di politica settoriale di cui questi possano dotarsi.

Detto intervento, il cui costo presunto supera i 4 milioni di euro, potrebbe essere realizzato attraverso lo strumento del partenariato pubblico-privato con una forma di cooperazione del mondo privato e delle imprese che miri a garantire il finanziamento, la costruzione, il rinnovamento, la gestione e la manutenzione sia dell'infrastruttura sia della fornitura del servizio.

- In ultimo ricordiamo che anche il previsto progetto del raccordo ferroviario che dalla De Franceschi può andare a collegare la S.B.E., l'Ansaldo e la Fincantieri, viene assolutamente



differito considerato che la Fincantieri, come accennato in premessa, ha mutato il proprio programma di sviluppo del suo sito produttivo cancellando, di fatto, anche l'ipotesi della nuova Banchina portuale.

Dopo la chiusura da parte di RFI del Raccordo ferroviario Ronchi sud - De franceschi, l'opera ferroviaria non ha più senso se non attraverso una riprogrammazione di specifico Accordo di Programma tra le parti pubbliche e private interessate, nell'intento di prevederne le finalità economiche e la compatibilità urbanistica all'interno del Piano di Panzano -Monfalcone.

### **Gestione di servizi**

Soprattutto in momenti di criticità economica e finanziaria, come quello che il nostro sistema produttivo imprenditoriale sta soffrendo, dobbiamo valorizzare la gestione di servizi reali alle imprese e servizi anche sociali connessi alle attività produttive del nostro territorio nella logica del Welfare aziendale, per quanto giuridicamente possibile.

Dal lato commerciale, i servizi che possiamo offrire risentono del momento di stagnazione e di ristrettezze economiche con contrazione delle attività generatrici di reddito, ma siamo consapevoli di quanto l'offerta di servizi sia per noi importante per l'andamento di bilancio.

L'obiettivo quindi è quello di cercare di diversificare le funzioni tradizionali dell'ente e di garantire entrate ripetitive con servizi stabili di locazione dei beni, progettazioni, delegazioni e soluzioni redditizie nel riutilizzo di aree dismesse.

Con l'uscita negli anni passati della nostra gestione dai piazzali portuali, registriamo un ulteriore calo delle attività negli ambiti contermini al Porto ed un minor impiego delle attrezzature e macchinari a servizio di tali attività.

Dobbiamo quindi porre particolare attenzione alla possibilità di accordi con Enti o società per l'assistenza alla progettazione e direzione lavori di opere pubbliche, compresi gli interventi di carattere ambientale, per i quali abbiamo maturato una buona esperienza grazie alla controllata Monfalcone Ambiente Srl.

Altrettanta attenzione va posta sia per l'avvio della gestione dell'asilo nido aziendale sia per le modalità d'impiego da prefigurare all'interno dell'immobile di via Timavo, antistante lo stabilimento della Mangiarotti, poiché dopo il notevole impegno tecnico-economico profuso per il suo recupero, l'attuale stagnazione sta facendo venir meno il suo riutilizzo.

L'edificio può avere carattere polifunzionale e la possibilità di offrire un supporto logistico alle attività della zona industriale Lisert-Porto.

La situazione di mancato utilizzo degli immobili di proprietà è oggi effettivamente una spina nel fianco dell'Ente e qualora la situazione non dovesse a breve mutare, nel prossimo esercizio sarà da riconsiderare l'eventualità del trasferimento della sede in un edificio di proprietà in zona industriale.

Un cenno infine all'ormai prossima ultimazione del servizio di progettazione per conto dell'Azienda Speciale Porto per l'escavo del canale del Porto di Monfalcone alla quota di -12,50 m. Il progetto definitivo da noi predisposto dovrebbe essere a breve licenziato dalla Commissione di V.I.A. nazionale. La Regione, per quanto di sua competenza, dopo aver raccolto i pareri degli Enti e degli uffici competenti nella procedura di VIA, si è espressa nei confronti del Ministero dell'Ambiente con parere favorevole.

### **Promozione industriale e del territorio**

La promozione è una delle principali attività che intendiamo portare avanti con particolare attenzione. La funzionalità è data da uno strumento di riferimento univoco, aggiornato e affidabile da cui trarre informazioni, dati, conoscenze che illustrino le caratteristiche e le potenzialità delle nostre aree industriali che non possono prescindere da una stretta collaborazione con l'Amministrazione regionale.

Dobbiamo proporre una nuova immagine sul web con sito multilingue che sia efficace nel definire un sistema conoscitivo e d'informazione delle aree industriali, con indicazioni sulle possibilità di sviluppo al proprio interno, assicurando la diffusione di utili notizie per attrarre interesse.

Offrire quindi un'immagine del territorio, consapevoli che le aziende pongono la loro attenzione nei luoghi caratterizzati da facilitazioni strutturali ed economiche in grado di garantire convenienze d'inserimento sia in termini di maggiori prospettive di mercato (localizzazione in zone confinanti) sia in termini di minori costi di start-up (agevolazioni finanziarie e incentivazione economica per iniziative imprenditoriali).

Altro obiettivo importante da raggiungere è quello di strutturare un sistema di gestione ambientale d'area con semplificazione delle procedure amministrative e il favorire gli investimenti per l'efficienza energetica e l'approvvigionamento da fonti rinnovabili.

In coerenza al programma, l'Ente ha aggiornato le documentazioni ambientali mantenendo valide le certificazioni conseguite UNI EN ISO 14001:2004 e la Registrazione EMAS III. Stiamo agendo secondo i dettami del Sistema di Gestione Ambientale conformemente al Regolamento EMAS per il monitoraggio dei lavori eseguiti e delle azioni avviate. Va in questa logica il conseguimento e ottenimento dei certificati bianchi (TEE, titoli efficientamento energetico) attraverso interventi di efficientamento energetico sul patrimonio immobiliare già attuati dal Consorzio che hanno portato ad incassare anche un piccolo ma significativo importo nel 2014 di circa € 3.500,00 con l'auspicio di un incremento per gli anni a venire.

Ricordiamo che a prescindere dall'ottica di mera immagine dell'Ente certificato che opera nel rispetto dell'ambiente, l'impegno nel proseguire a mantenere sotto controllo gli indicatori dell'efficienza ambientale (energia, emissioni, acqua, rifiuti, etc.) permette di comprendere le cause di eventuali variazioni nelle dinamiche dei trend e al tempo stesso offrire alle aziende un'area industriale pianificata e gestita secondo standard certificati.

Ferma restando la necessità di operare in futuro su quelle che saranno le norme che seguiranno la riforma di legge regionale sui Consorzi industriali rivedendo ruolo e funzioni dei singoli, al momento riteniamo utile mantenere un dialogo aperto con tutti gli altri enti di sviluppo industriale a livello regionale e nazionale.

Riteniamo quindi importante continuare a rapportarci con la Federazione Italiana F.I.C.E.I., (Federazione Italiana dei Consorzi Industriali) cercando di far sì che tale forma associata possa essere in grado di esprimere un livello di servizio adeguato alle esigenze del sistema produttivo di cui ne sia oggettivamente percepita l'utilità.

Un cenno infine al Modello Organizzativo e di Gestione del Consorzio relativamente alla "*responsabilità amministrativa*" di cui al d.lgs. 231/2001 già adottato, in quanto entro breve sarà predisposta la revisione alle più recenti modifiche legislative e in particolare all'estensione sulle disposizioni per la prevenzione e repressione della corruzione e dell'illegalità nella pubblica amministrazione. Il nuovo MOG potrà quindi essere sottoposto all'attenzione dell'organismo di vigilanza per la verifica di coerenza e correttezza del funzionamento dell'Ente.

\*\*\*

In conclusione, questa programmatica che ci vedrà sicuramente parte attiva nell'ipotizzato progetto di rilancio delle attività economiche/industriali che questa Amministrazione regionale intende portare avanti con forza e che non vogliamo subire passivamente ma bensì condividere come soggetto propositivo, si presenta in un momento in cui il sistema produttivo regionale sta perdendo molto della sua competitività e l'economia reale viene soffocata da numerosi fattori di svantaggio rispetto ai paesi confinanti tra cui spiccano l'accesso al credito, fiscalità, elevato costo di energia e mano d'opera, con burocrazia e controlli spesso opprimenti con cui dobbiamo rapportarci quotidianamente anche in modo diretto.

Bisogna aggredire questi problemi e, a prescindere dall'attuale scenario congiunturale, la nostra politica deve agire nella consapevolezza che le nostre zone industriali hanno tutte le condizioni per sviluppare e migliorare un'offerta qualificata di progettualità, di strutture innovative, di reti tecnologiche utili alle aziende per restare sul mercato.

L'obiettivo, quindi, è quello di contribuire a fornire degli elementi fondati su sani principi di gestione del nostro territorio ispirati dalle esigenze più volte espresse dalle nostre imprese insediate. Serve un'idea di futuro, una missione condivisa che ci permetta di avvantaggiarsi della nostra localizzazione e del potenziale logistico che ci vede al centro di numerosi corridoi europei, tra cui l'Adriatico-Baltico.

Monfalcone, 17 novembre 2014

Per il Consiglio di Amministrazione

  
IL PRESIDENTE  
Enzo Lorenzon