

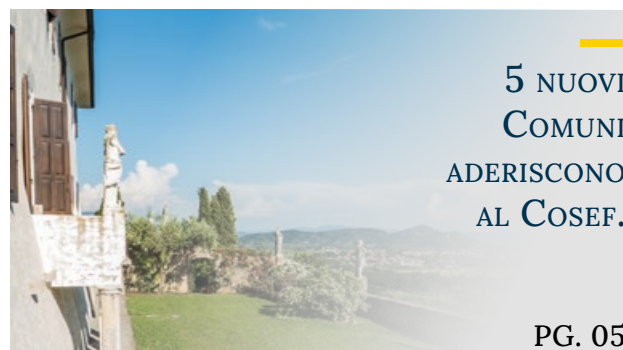


CONSORZIO DI SVILUPPO ECONOMICO DEL FRIULI



“PUNTARE SUL
CAPITALE UMANO E LA
DIGITALIZZAZIONE DEI
PROCESSI LOGISTICI.”

PG. 02



5 NUOVI
COMUNI
ADERISCONO
AL COSEF.

PG. 05



MONFALCONE
COME MODELLO DI
INTEGRAZIONE TRA
SISTEMA URBANO
E PORTUALE.

PG. 10

LOGISTICA E INFRASTRUTTURE, LE GRANDI OPPORTUNITÀ PER IL FUTURO DEL FVG.



NEGLI SCENARI INTERNAZIONALI, GUARDANDO “OLTRE” LE CRISI.

La posizione geografica del Fvg può rappresentare “un destino di sviluppo” dal punto di vista logistico e infrastrutturale, ma tutti gli attori della filiera, dalle istituzioni alle imprese, condividono la responsabilità di saperlo mettere a fattor comune: l’obiettivo da perseguire è aumentare la competitività del sistema regionale, generando valore aggiunto e aumentando la qualità della vita e dell’ambiente.

Su questo tema e sulle sue diverse sfaccettature si sono confrontati gli esperti e gli addetti ai lavori in occasione del convegno “**Il Nord Adriatico, la politica dei trasporti e industriale e la funzione dei territori del FVG**” organizzato dal Cosef, Consorzio di Sviluppo Economico del Friuli, in collaborazione con Confindustria Udine, e svoltosi nella sede degli industriali friulani a palazzo Torriani. Coinvolto un importante panel

di autorevoli relatori, tra i quali l’assessore regionale alle Infrastrutture e ai Trasporti Graziano Pizzimenti, e il prof. Maurizio Maresca, docente di Diritto Internazionale all’ateneo di Udine.

Nelle pagine di questo magazine, una sintesi degli interventi e alcuni profili delle aziende del settore che al simposio hanno illustrato le loro best practice.

IL PRESIDENTE COSEF GOTTARDO: “PUNTARE SUL CAPITALE UMANO E LA DIGITALIZZAZIONE DEI PROCESSI LOGISTICI”.



“Ci stiamo tutti evolvendo verso una logistica 4.0”. Di questo è certo Claudio Gottardo, presidente del Cosef, Consorzio di Sviluppo Economico del Friuli, sempre più convinto che la fase della globalizzazione spinta, con le sue logiche del poco capitale impiegato e del just in time, è oramai alle spalle.

“Dipendere da un unico fornitore non è più possibile. L'arrivo della pandemia - osserva Gottardo - aveva portato alcuni Paesi a ridurre o, addirittura, a chiudere le proprie produzioni. La conseguenza è stata un forte squilibrio tra domanda e offerta con tutte le problematiche relative. Le aziende sono state così obbligate a rivedere le proprie catene di approvvigionamento attraverso un processo di costosa ristrutturazione.

Per far questo hanno dovuto puntare sulla sicurezza delle catene stesse e, quindi, sul capitale umano e sulla digitalizzazione dei processi logistici”.

“Tutto ciò - continua il presidente del Cosef - ha portato a una nuova concezione del sistema logistico, che è stato anche stravolto dall'aumen-

to esponenziale dell'e-commerce. Le diverse richieste di localizzazione nelle aree del Cosef da parte delle imprese della logistica testimoniano quanto fermento ci sia tra le aziende del settore”. In materia di logistica, Gottardo si sente di dare alcuni consigli alle piccole e medie im-

prese del Friuli Venezia Giulia: “Primo: valutare attentamente rischi e opportunità connessi con le proprie catene di approvvigionamento. Secondo: diversificare i fornitori. Ed ancora: regionalizzare, aumentare le scorte in magazzino e digitalizzare processi e procedure”.



TUTTI I NUMERI DEL COSEF.



Il direttore del Cosef, Roberto Tomè.

Il direttore del Cosef, Roberto Tomè, scatta per noi una fotografia dettagliata del Consorzio di Sviluppo Economico del Friuli, società consortile che gestisce quattro zone industriali: ovvero, la ZIU (5 milioni di mq., 138 aziende, 4.550 addetti e 2,1 MLD di fatturato complessivo nel 2020, la ZIAF (3 milioni di mq., 48 aziende, 2.025 addetti e 1,56 MLD di fatturato complessivo nel 2020), la ZIAC (8 milioni di mq., 86 aziende, 3.165 addetti e 3,1 MLD di fatturato complessivo nel 2020) e la ZIC (1 milione di mq., 33 aziende, 1.065 addetti e 232 MLN di fatturato complessivo nel 2020).

Quattro sono anche i nodi logistici gestiti dal Cosef: Porto Nogaro e i tre raccordi ferroviari a supporto della zona industriale ZIAC, ZIU e ZIAF (per circa 85mila carri annui movimentati in ingresso/uscita, cifra per difetto). Su Porto Nogaro il Consorzio sta procedendo a un potenziamento infrastrutturale programmato che riguarda, a porto Margreth, i lavori di manutenzione straordinaria (riparazione e rifacimento della pavimentazione della banchina portuale), nonché la realizzazione di nuove tettoie, piazzali e di un nuovo ingresso. Lo scalo ferroviario ZIAC, allacciato alla stazione di San Giorgio di Nogaro, movimentata annualmente circa 8.600 carri merci (principalmente bramme, agenti chimici e GPL); quello ZIU, allacciato alla stazione di Udine, interessa un numero di circa 28 mila carri merci (principalmente rottame), mentre quello ZIAF, allacciato alla stazione di Osoppo, movimentata oltre 50mila carri merci (principalmente vergelle, billette, rottame, legname ed urea). Nell'ambito del potenziamento infrastrutturale programmato da Cosef, Tomè ricorda "come, attraverso un intervento, suddiviso in 5 lotti dal 2023 al 2025, il Consorzio intende realizzare un nuovo scalo ferroviario nell'area a nord della ZIU che prevede la realizzazione di fasci di binari ripartiti in specifiche funzioni: stazionamento, presa e



Zona Industriale Udinese



Zona Industriale Alto Friuli



Zona Industriale Aussa Corno



Zona Industriale Cividale

consegna, intermodali, e di servizio e sicurezza. A completamento del progetto di adeguamento c'è anche la volontà di dare una nuova viabilità all'area che permetterà il collegamento diretto alla viabilità interna della ZIU. Inoltre, è allo studio pure un intervento di manutenzione straordinaria dei due binari attualmente in

disuso presenti nello scalo ferroviario Partidor a servizio della ZIU".

"Non vanno poi dimenticati - conclude il direttore del Cosef -, per quanto riguarda invece la ZIAF, il previsto raddoppio dorsale d'accesso allo scalo ferroviario e i lavori di ampliamento del piazzale all'interno dello stesso".

LA REGIONE PUNTA SU PORTO NOGARO E RETROPORTI.

GLI INVESTIMENTI REGIONALI PER RENDERE INTERCONNESSE LE VARIE AREE LOGISTICHE DELLA REGIONE.



“La Regione in questi ultimi anni, nonostante le non poche difficoltà, ha dato un’accelerazione significativa per quanto riguarda lo sviluppo della portualità, non solo su Trieste ma anche su Monfalcone e Porto Nogaro. Si è poi puntato molto anche sullo sviluppo del cosiddetto retroporto. In questo senso, si è iniziato l’iter per realizzare la Zona logistica semplificata, che potrà rappresentare una vera svolta per la logistica regionale”.

È quanto ha sostenuto l’assessore regionale alle Attività produttive Sergio Emidio Bini intervenuto al convegno “Il Nord Adriatico, la politica dei trasporti e industriale e la funzione dei territori del Fvg” organizzato dal Cosef, Consorzio di sviluppo economico del Friuli in collaborazione con Confindustria Udine che si è svolto nella sede degli industriali di Udine. Una giornata di lavori che ha visto l’intero sistema regionale della logistica e del trasporto discutere sullo stato di salute e sugli sviluppi futuri del comparto.

In particolare sullo scalo di Porto Nogaro e sull’area industriale dell’Aussa Corno l’assessore Bini ha sottolineato come “negli ultimi anni si è lavorato in maniera significativa per rilanciare l’intera area produttiva cercando di tracciare

nuove e importanti strategie di sviluppo. Si è superata la fase del commissariamento e si è dato il via a una serie di investimenti importanti, che comprenderanno anche le risorse per i dragaggi del porto. Con l’ultimo assestamento di bilancio la Regione - ha ricordato l’esponente della Giunta - sono stati stanziati 20 milioni di euro proprio per la riqualificazione dell’area Punta Sud, al fine di favorire un importante insediamento industriale”. A questo proposito, è stato poi ricordato il recentissimo annuncio dell’investimento da parte della società Metinvest, un impianto produttivo del valore di un miliardo di euro che avrà anche importanti ricadute occupazionali, con la creazione di posti di lavoro qualificati e l’assunzione di circa 400 ingegneri. Rispetto al ruolo dei territori e dei consorzi industriali, l’assessore Bini ha poi illustrato un’importante iniziativa che è stata avviata dalla Regione: il Masterplan delle aree industriali degradate del territorio. “Uno strumento fondamentale - ha spiegato l’esponente dell’Esecutivo regionale - che ci consente di avere la “fotografia” dell’intero assetto delle aree industriali degradate, in modo che si possano poi programmare, con Consorzi e Comuni, gli interventi di

rilancio di quelle zone”.

Al convegno organizzato nella sede confindustriale di Udine è intervenuto anche l’assessore alle Infrastrutture Graziano Pizzimenti che ha ricordato gli investimenti regionali per rendere interconnesse le varie aree logistiche della regione. “Grazie al nostro intervento - ha affermato - porti e interporti non sono solo delle isole geografiche all’interno del territorio regionale ma adesso fanno parte di un sistema legato a doppio filo che consente alla regione di esercitare un ruolo di leadership a livello nazionale.

Per garantire il trasporto combinato delle merci dai porti abbiamo investito 10 milioni solo nel 2022 anche grazie alla nuova legge sull’intermodalità che ha avuto il placet dalla Commissione europea e adesso è modello di esempio per molte regioni nazionali ed europee”.

Grazie a questa norma infatti il trasporto passa dalla gomma al ferro “sgravando - ha sottolineato Pizzimenti - i centri storici dal passaggio dei tir e diminuendo sensibilmente l’inquinamento”. Sempre per aumentare le capacità di trasporto su ferro “la Regione - ha concluso - ha anche investito 6 milioni sull’infrastruttura ferroviaria di Monfalcone”.

5 NUOVI COMUNI IN CONSORZIO DI SVILUPPO ECONOMICO DEL FRIULI.

SEGNALE POSITIVO PER IL TERRITORIO.

“Manzano, San Giovanni al Natisone, Premariacco, Corno di Rosazzo e Mereto di Tomba sono i cinque nuovi Comuni aderenti al Consorzio di sviluppo economico del Friuli (Cosef): una famiglia che si allarga rappresenta sempre un segnale positivo, lo è ancora di più in questi anni complessi. Anni in cui la Regione ha portato e continua a portare avanti una visione di sviluppo industriale, costruendo, con risorse e strumenti, lo sviluppo del territorio. L'ingresso di queste Amministrazioni all'interno del Cosef è una dimostrazione plastica di cosa significa fare sistema territoriale”.

Lo ha detto l'assessore regionale alle Attività produttive, Sergio Emidio Bini, durante la conferenza stampa di presentazione dei nuovi soci del Consorzio di sviluppo economico del Friuli (Cosef) alla presenza dei primi cittadini, Daniele Moschioni (Corno di Rosazzo), Carlo Pali (San Giovanni al Natisone), Piero Furlani (Manzano), del vicesindaco di Premariacco Demis Ermacora oltre che del presidente del Consorzio, Claudio Gottardo, e del direttore Roberto Tomè. “La Giunta regionale ha una chiara politica economica - ha aggiunto Bini -; basti pensare che solo quest'anno in Friuli Venezia Giulia 26,5 milioni di euro di concessioni per contratti di insediamento industriale genereranno 126 milioni di investimenti, con un impatto occupazionale di quasi 400 unità. Numeri che eguagliano quanto fatto nei 4 anni precedenti, grazie al potenziamento dello strumento dei contratti di insediamento attuato con la legge SviluppoImpresa”.

L'assessore regionale ha poi ricordato le azioni messe in campo a favore dello sviluppo economico e occupazionale non solo con le risorse dedicate ai consorzi e, quindi, alle imprese, “ma anche con l'ampliamento delle zone di intervento degli



Un momento della conferenza stampa.

enti consortili per favorire le riqualificazioni dei territori e con la mappatura attraverso il masterplan dei complessi produttivi degradati: il 62% sono stati mappati dal Cosef nel territorio udinese. “Ciò significa - ha indicato Bini - che ci sono potenzialità di investimento pari a oltre 250 milioni di euro sull'area del consorzio”.

“Azioni come queste sono rese possibili grazie all'introduzione nella legge regionale SviluppoImpresa di significative disposizioni volte a rafforzare il ruolo dei Consorzi di sviluppo

economico locale nell'attuazione delle politiche industriali della Regione” ha aggiunto Bini sottolineando il ruolo di Cosef che è chiamato a gestire diverse aree industriali.

“L'Amministrazione regionale non ha trascurato il Cosef - ha tenuto a precisare Bini - tanto che gli investimenti regionali, nel corso di questa legislatura (2018-2022), vedono 5 milioni e 600 mila euro per opere di urbanizzazione, 6 milioni e 700 mila euro per infrastrutture locali e 12 milioni di euro per misure dedicate”.

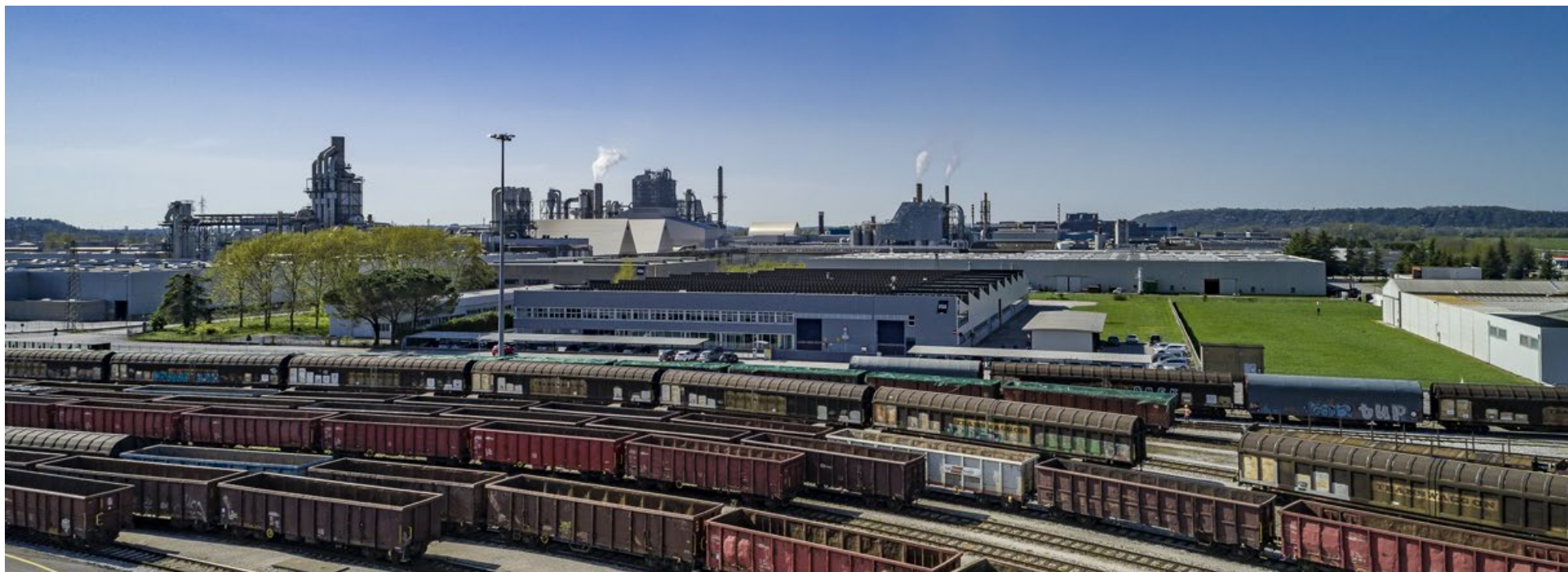
Un altro strumento rilevante per l'esponente della Giunta Fedriga riguarda la zona logistica semplificata (Zls). “E' una partita aperta che auspichiamo di portare a casa perché è uno strumento che consentirà alle imprese di insediarsi con un iter meno burocratico e più veloce, con ricadute di enorme importanza per lo sviluppo economico e l'occupazione regionale”. Durante l'evento, Gottardo ha ricordato il progetto in itinere inerente la costruzione di un hub digitale nella zona del Distretto della sedia che con i nuovi entrati nella compagine sociale di Cosef potrà dare un nuovo sviluppo all'area. Sul punto Bini ha ricordato come “nell'ultima legge di Stabilità, la Regione ha stanziato 6,5 milioni al Cosef per realizzare, in collaborazione con il Cluster legno e arredo, un'infrastruttura locale, incentrata sull'alta innovazione tecnologica e informatica per far crescere e sviluppare il tessuto produttivo locale nel settore legno e arredo”.



L'assessore regionale alle Attività produttive, Sergio Emidio Bini, con i sindaci e i vertici Cosef.

PER LO SVILUPPO SERVE UNA RETE DI INFRASTRUTTURE INTERCONNESSE IN UNA LOGICA DI SISTEMA.

ANNA MARESCHI DANIELI, VICEPRESIDENTE DI CONFINDUSTRIA UDINE



Sono lieta che ad ospitare questo evento sia proprio la nostra Associazione, la casa degli industriali, perché è noto che l'industria ha bisogno dei trasporti, i trasporti hanno bisogno delle infrastrutture. È infatti praticamente impossibile rincorrere lo sviluppo economico senza un'adeguata rete di strade, ferrovie, porti ed interporti, che siano tra loro interconnessi in una logica di sistema. E comunque questo non basta.

Più volte abbiamo sottolineato la necessità di ricordare il sistema portuale e logistico regionale, complessivamente inteso, con i territori, in particolare quelli dell'area friulana, che costituiscono il cuore manifatturiero e produttivo del FVG. Combinare le dotazioni infrastrutturali regionali con la capacità produttiva di trasformazione espressa dall'industria del territorio - tra l'altro proiettata tradizionalmente sui mercati esteri -, infatti, significa supportare quella competitività del sistema imprenditoriale che, nonostante tutto, ci rende oggi tra le Regioni più competitive della seconda manifattura d'Europa.

Il Friuli Venezia Giulia ha certamente una buona dotazione di infrastrutture e gli ulteriori interventi in corso o programmati, dal completamento della terza corsia sulla A/4 al potenziamento tecnologico della rete ferroviaria e della portualità, ne accresceranno ulteriormente le potenzialità di traffico. Una larga parte di miglioramento potenziale è comunque ancora necessaria, ma siamo comunque sulla strada giusta per rendere la nostra Regione attrattiva a investimenti che accrescano la competitività del territorio e il valore aggiunto dei prodotti: tutti conosciamo quanti volumi di merci siano stati dirottati su altri scali per l'annosa, infinita, patetica (usando un eufemismo) problematica dei dragaggi di Porto Nogaro che ci ha fatto perdere un valore

di circa 100 milioni di euro ed è proprio questo l'esempio negativo di quelle situazioni che, in una Regione che dispone dell'enorme opportunità di uno scalo marittimo, nuocciono gravemente all'attività industriale e a tutti gli operatori che hanno investito milioni nella loro attività, senza citare le risorse pubbliche che, altresì, sono state spese.

Allora sì infrastrutture, adeguate alla richiesta industriale di trasporti, ma anche interconnesse tra loro per garantire quell'efficienza che oggi la logistica ci impone, dato che i nostri prodotti alla fine sono venduti ad un prezzo 'all in' in competizione con il resto d'Europa.

Abbiamo infatti visto come la pandemia abbia sordinato l'ingranaggio dei traffici marittimi globali, con aumento spropositato dei noli sulle rotte transoceaniche, cui si sono aggiunte la carenza e il costo dei container e l'annullamento delle partenze delle navi. Ovvero sovraccosti per tutti ed incertezze organizzative che rendono, diciamo, "difficoltosa" la gestione operativa delle nostre aziende.

Come accennato, anche nel nostro ambito regionale assistiamo a criticità logistiche, mi riferisco alla carenza di mezzi stradali in taluni periodi dell'anno e all'impossibilità di passare attraverso alcuni tratti a causa della non avvenuta manutenzione di ponti e strade che fra l'altro aumentano a dismisura i rischi dovendo far passare il traffico su gomma attraverso i centri abitati. E in questi casi l'intermodalità strada-ferro non può essere chiamata a supporto, dal momento che occorrono programmazione e traffici consolidati nel tempo affinché nuove relazioni ferroviarie possano essere introdotte. Ed in questo senso, anche le aziende industriali sono chiamate a diversificare le loro modalità di spedizione delle merci, evitando di basarsi sempre o soprattutto sulla mono-modalità stradale, con i rischi che ne

conseguono.

Sono sicura che i nostri importanti relatori ci illustreranno il loro punto vista a seconda delle varie modalità di trasporto e ci potranno anche dare una visione prospettica dei loro programmi in Friuli Venezia Giulia per rendere il nostro territorio più attrattivo per gli investimenti diretti esteri.

Se la nostra posizione geografica può rappresentare un destino di sviluppo noi abbiamo la responsabilità di metterlo a fattor comune efficientando capacità produttiva e infrastrutturazione logistica per essere competitivi e generare valore aggiunto, così da aumentare anche i salari e la qualità di vita dei nostri cittadini.

Siamo qui per raccontarci le cose come stanno, belle e brutte, quelle che funzionano e quelle che vanno cambiate, come sempre!



Anna Mareschi Danieli

COSEF, sistema ferroviario efficiente, al servizio delle aziende.



NEXT

LOGISTICA ALL'AVANGUARDIA PER LO SVILUPPO ECONOMICO DEL FRIULI.



Il Consorzio di Sviluppo Economico del Friuli dispone di **tre raccordi ferroviari attrezzati** al servizio delle aziende nelle **Zone Industriali di Udine (ZIU), Buja e Osoppo (Alto Friuli) e San Giorgio di Nogaro (ZIAC)**, per la movimentazione dei treni in ingresso e in uscita. Si tratta di infrastrutture all'avanguardia, costantemente potenziate e oggetto di accurata manutenzione, che rendono il

Cosef un hub ideale per la logistica integrata, con **oltre 60.000 carri/anno movimentati e con incrementi pressoché costanti**. La zona industriale dell'Alto Friuli rappresenta un importante polo di valenza internazionale in relazione al trasporto delle merci sia su gomma, sia su rotaia. Anche nel sistema Ferroviario della Zona Industriale Udinese, dotato di un binario di dorsale di 5,5 km dalla

stazione di Udine fino alla ZIU - dove si inseriscono gli scambi di innesto dello scalo Partidôr -, è in continua crescita il numero dei carri movimentati. Il sistema ferroviario della Ziac, il cui raccordo base è allacciato alla stazione di San Giorgio di Nogaro, consente il collegamento diretto con porto Nogaro e la banchina Margreth. **Tutto nel segno di una piena intermodalità del traffico merci.**

CO>sef

CONSORZIO
DI SVILUPPO
ECONOMICO
DEL FRIULI

www.cosef.fvg.it

UN SISTEMA ALTO ADRIATICO NECESSITA DI UN'AREA RETROPORTUALE A FORTE VOCAZIONE INDUSTRIALE.

IL PROFESSOR MAURIZIO MARESCA, ORDINARIO DI DIRITTO INTERNAZIONALE ED EUROPEO NELL'UNIVERSITÀ DI UDINE, FA IL PUNTO SULLE OPPORTUNITÀ DELLA REGIONE NELLA NUOVA POLITICA EUROPEA SU PORTI E LOGISTICA.

“Stiamo assistendo a cambiamenti importanti nella politica europea e italiana sul tema dei porti e della logistica delle aree industriali connesse ai porti stessi, in parte determinati dal momento storico che stiamo vivendo. Di fatto, rispetto alla pianificazione precedente, con particolare riferimento al Fvg, viene introdotto un solo nuovo corridoio, North Balkans, che, partendo da Salisburgo, unisce il nord Europa alla Grecia via Lubiana e Zagabria”. Ha esordito così il prof. Maurizio Maresca, docente di Diritto Internazionale ed Europeo nell'Università di Udine, intervenuto al convegno su Logistica e Infrastrutture organizzato nel capoluogo friulano dal Cosef e da Confindustria. Il docente ha subito evidenziato le sfide che si pongono alla regione, delineando un contesto in cui “il corridoio Baltico-Adriatico, che si ferma a Trieste e a Capodistria, potrebbe essere prolungato sino a Taranto”, “è stata introdotta una variante bassa al corridoio Mediterraneo Marsiglia-Livorno, prevedendo il passaggio attraverso la Liguria”, e “si assiste a un forte ridimensionamento del collegamento tra Torino e Lione, nonché di quello tra Trieste e Divaccia, di cui praticamente non si parla più”.

Secondo Maresca, “l'unica infrastruttura davvero epocale realizzata in questa parte d'Italia è la Pontebbana, che ancora costituisce il nucleo delle politiche di corridoio da sviluppare. Si tratta di esprimere meglio questa infrastruttura, ricorrendo anche a politiche adeguate di promozione”. Accanto a ciò, la nuova pianificazione individua un sistema Alto Adriatico che si compone dei porti di Trieste/Monfalcone, Capodistria e Fiume, “ma necessita anche - ha precisato il docente - di un'area retroportuale a vocazione industriale fra Udine, Lubiana e Zagabria. E Udine è molto importante, perché è il centro dell'industria più significativo che può dare un senso al sistema stesso e ai corridoi”.

Quanto al porto di Trieste, il docente ha rilevato che lo scalo giuliano “ha fatto nei tempi recenti un lavoro enorme sul fronte della logistica ferroviaria, più di qualsiasi altro porto italiano, compreso quello di Genova, che fa cinque volte i traffici di Trieste. È un traguardo importante cui va



Maurizio Maresca

attribuito il giusto merito alla piena sintonia tra Autorità Portuale e la Regione, che ha finanziato l'operazione. È stato il frutto di un serio lavoro di sei-sette anni”.

Ci sono luci, ma anche ombre. “Un progetto così ambizioso e - ha precisato Maresca - è stato finora realizzato per un porto che presenta un traffico non significativo delle merci con appena 650/700 mila di Teus movimentati all'anno. E, diversamente dai due porti concorrenti di Capodistria e Fiume, non c'è oggi un progetto di costruzione del molo VIII o di qualche altra infrastruttura che gli permetterebbe di arrivare a proporzioni di traffico più ingenti”. Ecco che il governo, a parere del professore, dovrà “sciogliere la riserva: vogliamo o no che Trieste sia alla base di un corridoio oppure lasciamo che il vero grande traffico delle merci venga gestito dai porti di Capodistria e di Fiume?”. “Se vogliamo cogliere le opportunità - ha puntualizzato il docente - non c'è più tempo da perdere. Servirebbe una norma ad hoc del tipo Decreto Genova, con nessuna procedura e con una gestione diretta da parte della Presidenza del Consiglio, con tanto di Commissario da nominare appositamente, e bisognerebbe avviare i lavori quanto prima”.

Sul tema delle Zone Logistiche Semplificate, Maresca ha sottolineato che, a partire dalla Legge 205 del 2017 che le ha istituite, “nessuna di queste fino ad oggi, salvo rare eccezioni, è stata attuata né è stato nominato alcun commissario straordinario per farle partire. È un tema tutto ancora da decidere, altrimenti la ZLS resta solo uno slogan fine a sé stesso”. Soffermandosi sul ruolo del Fvg nell'Alto Adriatico, il professore ha evidenziato che “con la Slovenia si sarebbe potuta iniziare con successo una competizione vera se ci fossimo dotati di adeguate infrastrutture. Per Trieste, accanto alla capacità ferroviaria, servirebbe un terminal portuale all'altezza. Le infrastrutture non le abbiamo fatte né le stiamo facendo”. Una prospettiva, secondo Maresca, “ci sarebbe muovendosi nella direzione che da anni la Commissione europea sollecita: una vera politica per l'Alto Adriatico in un'ottica di collaborazione tra Italia, Slovenia e Croazia, per dare luogo ad un sistema porto-retroporto regolato magari da un'agenzia europea dove le imprese operano in piena concorrenza”. E ha concluso: “Questo sistema deve includere l'apporto decisivo del Friuli per quanto riguarda l'industria di trasformazione, oggi così importante per lo sviluppo dei corridoi”.



IL NORD ADRIATICO, LA POLITICA DEI TRASPORTI E INDUSTRIALE. LA FUNZIONE DEI TERRITORI DEL FVG.

STEFANO BEDUSCHI, MEMBRO DEL CONSIGLIO DIRETTIVO DI ASSARMATORI E DEPUTY SENIOR VICE PRESIDENT DI ITALIA MARITTIMA

Mi vorrei soffermare sulle ricadute che l'applicazione di normative unionali potrebbe portare sui porti del Nord Adriatico ed in generale sul Mediterraneo.

Lo shipping è probabilmente fra le tipologie di business più regolate a livello internazionale da parte dell'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO), sempre più frequentemente a livello unionale, a livello dei singoli Stati costieri e - all'interno degli Stati - a livello locale.

Accade, con una certa frequenza, che i regolamenti non siano univoci nella loro interpretazione, talvolta addirittura contraddittori, con conseguente difficoltà nell'applicazione in una tipologia di business che è capital intensive, dove gli armatori sono lieti di investire ma a fronte di regolamenti certi ed attuabili.

Non ne sono esenti i regolamenti che recentemente sono entrati in vigore o che lo faranno prossimamente in merito all'inquinamento dell'aria e riduzione della produzione di gas ad effetto serra, principalmente CO₂.

L'annunciato pacchetto unionale denominato Fit for 55 ed in particolare l'estensione dell'Emission Trading Scheme (ETS) allo shipping potrebbe avere delle importanti conseguenze sui traffici marittimi nell'Adriatico (Short Sea Shipping) e in generale nel Mediterraneo.

Il Fit for 55 è un pacchetto di misure che ha lo scopo di ridurre del 55% le emissioni di carbonio da parte dell'industria marittima entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990. Fra le misure del pacchetto c'è appunto l'estensione dell'ETS, la Fuel EU Maritime, la rivisitazione della direttiva sulla tassazione dell'energia e la revisione della direttiva sulle energie rinnovabili.

Prima però di fare qualsiasi considerazione sul Fit for 55 sia ben chiaro, a scanso di qualsiasi equivoco, che gli armatori, ed in particolare quelli di Assarmatori, sono desiderosi di fare la loro parte nella riduzione della produzione dei gas ad effetto serra. Chiedono però regole certe, attuabili e che non siano in contrasto con buone pratiche già in essere.

Il cosiddetto Short Sea Shipping, che si coniu-

ga nello specifico in Autostrade del Mare (navi ro-ro) e trasporto 'regional' di contenitori (transhipment intramed), è un asset strategico del Paese da tutelare e sviluppare ulteriormente non fosse altro per i benefici che questo sistema porta in termini di riduzione dell'inquinamento.

L'Italia, anche per la sua conformazione geografica, è leader in Europa nello Short Sea Shipping con una quota importante di mercato (il 37%) seguita, a notevole distanza, dalla Spagna.

Nel Friuli Venezia Giulia Trieste è uno dei terminali più attivi delle Autostrade del Mare con un volume di traffico ro-ro sempre in crescendo e che ha raggiunto i 125 milioni di tonnellate di merce nel 2021 (dato Assoport) con importante integrazione mare-ferrovia, che è uno degli esempi più brillanti di intermodalità sostenibile. La stessa Commissione europea nella sua strategia per la mobilità intelligente e sostenibile ha fissato dei target specifici di incremento del trasferimento modale verso lo Short Sea Shipping del 25% entro il 2030 e del 50% entro il 2050. Lo scopo è quello di spostare il traffico di merci dalla strada alla nave+ferrovia, utilizzando un sistema di trasporto meno impattante in termini di produzione di CO₂.

Tuttavia il pacchetto Fit for 55, ed in particolare l'estensione allo shipping dello scambio di quote di emissione a livello unionale, mette in crisi questo modello con un concreto rischio di trasferimento modale inverso.

Gli extra costi che gli armatori dovranno sostenere per effetto delle quote non potranno che essere trasferiti al mercato, fino al consumatore. Per dare una idea sull'incremento dei costi derivanti dalla sola applicazione delle ETS su una tratta nord/sud Italia il costo dell'energia per il trasporto a mezzo nave (combustibile+ETS) si incrementa di circa 30%, che equivale ad incrementare la tariffa per il trasporto di circa il 15%.

Non sono anche da trascurare le implicazioni che l'applicazione dell'ETS potrebbero avere nello sviluppo dei porti e delle relative infrastrutture che però non tratto in questa sede in quanto non di diretto interesse armatoriale.



Stefano Beduschi

Assarmatori ha portato il tema all'attenzione della Camera e del Senato ha ottenuto, da parte del Parlamento UE e del Consiglio, importanti esenzioni per le isole minori e i collegamenti svolti in regime di servizio pubblico, che andranno confermate nel 'triologo' in vista della direttiva finale, e continua ad interloquire a livello unionale per fare in modo che il pacchetto Fit for 55, quando verrà approvato dal governo dell'unione, contenga misure per tutelare lo Short Sea Shipping.

L'attenzione di Assarmatori è rivolta anche all'impiego dei fondi che deriveranno dall'applicazione dell'ETS, affinché questi vengano allocati nel trasporto marittimo del Paese coinvolto ed in particolare in investimenti per lo studio, l'applicazione e la distribuzione di combustibili a basso impatto in termini di emissioni, che attualmente non sono - e non saranno a breve - disponibili.

Mi piace infine ricordare che per una vera sostenibilità ambientale del trasporto e quindi per una intermodalità sempre più diffusa sono necessari investimenti in termini di formazione che la regione Friuli Venezia Giulia ha ben compreso sostenendo ormai da anni i corsi per Tecnico Superiore in ambito Infomobilità e Infrastrutture logistiche sia a Trieste sia a Pordenone.



MONFALCONE COME MODELLO DI INTEGRAZIONE TRA SISTEMA URBANO E PORTUALE.



Il grande lavoro svolto dall'Amministrazione sul Porto ha seguito una visione generale finalizzata a fare dello scalo uno dei motori dello sviluppo economico del territorio a sostegno di nuove imprese e di nuova occupazione. Ora Monfalcone ha acquisito una nuova centralità che consente di valorizzare l'ampia disponibilità delle aree, la diretta accessibilità alla rete ferroviaria e il fatto di essere il punto più a nord del Mediterraneo. Gli investimenti previsti e acquisiti creano le condizioni per questa prospettiva basata sulla modernizzazione dello scalo, l'allungamento delle banchine sulla base del nuovo piano regolatore portuale e la realizzazione di un piazzale intermodale di oltre 100 mila metri quadrati, con l'adeguamento dell'infrastruttura ferroviaria attraverso la costruzione del nuovo terminal.

Un piano da oltre 60 milioni di euro nel quale la vera carta vincente è quella delle sinergie, con la messa in rete di tutti i soggetti e delle autorità competenti, pubbliche e private.

Il porto di Monfalcone è l'unico porto italiano collegato direttamente all'autostrada, alla rete ferroviaria europea e per cui

sono state attuate norme e provvedimenti per sottrarre dal traffico urbano cittadino quello legato al trasferimento delle merci. Si tratta di scelte in linea con l'obiettivo europeo della sostenibilità per cui si prevedono consistenti investimenti anche per l'elettrificazione dei mezzi di movimentazione delle



Vista a volo d'uccello della nuova piazza Valentinis.

merci e delle banchine d'attracco, con fondi già previsti da 6 milioni di euro, nonché una forte automazione delle procedure. In questo contesto assume particolare valore la procedura per l'attuazione di una Zona Logistica Semplificata, che rappresenta un'ul-



Vista del porticciolo.

teriore importante opportunità fiscale e di sburocratizzazione per incentivare gli investimenti e la competitività delle imprese, quindi l'occupazione.

Monfalcone è un caso esemplare anche per il modello di complementarità avviato con il traffico delle navi da crociera senza condizionare in alcun modo quello commerciale. Il porto diventa in questo modo una componente rilevante di un'economia del mare che ha altri due punti di forza, quello dei più grandi cantieri navali italiani e quello di un polo nautico di eccellenza a livello internazionale.

Tra le criticità, vengono evidenziati i condizionamenti, di carattere burocratico e normativo, per lo sviluppo del sistema portuale. Da oltre vent'anni infatti la Città di Monfalcone ha la disponibilità di oltre 20 milioni di euro per l'escavo dei fondali, 20 milioni di euro che sono stati ritardati e bloccati da procedure e norme insostenibili nel dare risposta alle esigenze degli operatori, un problema che ora finalmente si sta risolvendo grazie alla visione di sistema dell'Amministrazione e alla sinergia con tutti i soggetti - autorità portuale, Regione,

autorità marittima, operatori e sindacato. Questa modalità si sta rivelando vincente per sostenere il rilancio di Monfalcone e fare della portualità un fattore portante, così come la cantieristica e la nautica, nell'economia locale e regionale.



Il Sindaco di Monfalcone, Anna Maria Cisint

LE RELAZIONI INDUSTRIALI AL CENTRO DEL PORTO DI TRIESTE.

LA PAROLA AL GIUSLAVORISTA DANIELE COMPAGNONE DELLO STUDIO LEGALE MC

Ci si chiede spesso cosa ci sia dietro al successo del sistema portuale di Trieste. E in realtà, da professionista che ormai da lustri opera come consulente delle principali imprese che questo Porto lo animano, mi sento di affermare che "dietro" non c'è nulla: tutto è alla luce del sole e si spiega, appunto, con la luminosità delle scelte imprenditoriali e strategiche messe a punto dall'Autorità Portuale e dalle tante società (terminaliste, agenzie marittime, anche ferroviarie) operative nei Moli.

Ci sono poi decisioni strategiche meno appariscenti ma lungimiranti, in linea col carattere discreto della città che ospita il Porto: la volontà di cambiare assetto e orizzonti, lentamente ma inesorabilmente, e quella di portare con sé una lunga tradizione portuale innovandola. L'intermodalità di cui oggi spesso si parla è una scelta che viene da lontano, sposata da Zeno D'Agostino sin dal suo primo mandato e che porta i suoi frutti: il Porto di Trieste è stato tra i primi a protendersi non solo verso il mare ma anche verso l'entroterra, rafforzando i collegamenti ferroviari e intermodali. Ma il percorso verso il cambiamento non sarebbe stato così facile se non avesse goduto della

convizione e dello spirito di appartenenza del capitale umano. In altre parole, la politica espansiva del Porto, la rivoluzione logistica, si è retta in ogni singola azienda, sull'abnegazione e sulle energie di tanti lavoratori che hanno quasi sempre condiviso gli obiettivi e lavorato in uno con la propria società. Non è un caso se le imprese che hanno registrato il maggiore sviluppo sono anche quelle che hanno curato una scrupolosa e fattiva politica di gestione delle risorse umane; quelle in cui il confronto (talvolta duro, ma leale) con le organizzazioni sindacali è all'ordine del giorno ed è visto da entrambe le parti come un'occasione di crescita dell'impresa e del lavoratore. "Dietro" al successo del Porto c'è quindi, anche, una squadra di imprese e di lavoratori consapevoli che tutto si tiene e che la crescita dell'azienda costituisce un guadagno per il singolo: ciascuna delle grandi aziende portuali ha introdotto una contrattazione di secondo livello; in molte, il tema più discusso è quello dei premi di produttività. Da tecnico, spesso mi trovo a pensare che detti accordi costituiscano l'essenza di una realtà in crescita com'è il Porto stesso di Trieste: perché l'organismo cresca ci si appella allo sforzo di tutti; e il lavoro di tutti

si traduce nell'utile del singolo, in un premio individuale, nel più ampio successo della squadra. Dell'azienda. Del Porto.



Daniele Compagnone

METINVEST, UN COLOSSO CHE GESTISCE L'INTERA CATENA PRODUTTIVA.

DALL'ESTRAZIONE DEL MINERALE DI FERRO E DEL CARBONE AI PRODOTTI SIDERURGICI SEMILAVORATI E FINITI.



Metinvest è un'azienda mineraria e metallurgica internazionale, integrata verticalmente. Il Gruppo comprende attività minerarie e metallurgiche in Ucraina, Europa e Stati Uniti, integrate da una rete di vendita globale. Al convegno sul tema Infrastrutture e Logistica organizzato dal Cosef e da Confindustria Udine, il profilo di Metinvest è stato illustrato dall'Head di Metinvest Europe, Roberto Re, intervenuto da remoto.

“Metinvest gestisce l'intera catena produttiva, dall'estrazione del minerale di ferro e del carbone alla manifattura di prodotti siderurgici semilavorati e finiti. Grazie alla presenza di stabilimenti in prossimità di linee ferroviarie e porti chiave, Metinvest è in grado di fornire materie prime e prodotti siderurgici in qualsiasi parte del mondo”, ha esordito. Partendo dall'attività mineraria, Roberto Re ha spiegato che Metinvest comprende produttori di minerale di ferro e di carbone. Ciò garantisce un utilizzo stabile della capacità e una presenza sui mercati esteri, mentre in fatto di metallurgia, “le nostre attività in Ucraina, Italia, Bulgaria e Regno Unito producono prodotti di coke, ferro, semilavorati in acciaio, profilati e prodotti piani”. La rete di uffici commerciali e centri di assistenza di Metinvest copre più di 80 Paesi e fornisce a più di 10.000 clienti prodotti e servizi di alta qualità. L'azienda, inoltre, dispone di un servizio indipendente di assistenza e ingegneria con specialisti qualificati e tecnologie all'avanguardia e sta sviluppando un sistema di corporate governance che contribuisce all'equa distribuzione dei risultati di performance tra tutti gli azionisti e le altre

parti interessate.

La visione strategica di Metinvest, ha riferito Re, è quella di diventare il principale produttore di acciaio integrato verticalmente in Europa, garantendo una crescita sostenibile e una redditività resistente ai cicli economici e offrendo agli investitori rendimenti superiori ai benchmark del settore. “Ci impegniamo a realizzare i nostri prodotti con un impatto ambientale minimo, che è una nostra responsabilità nei confronti delle generazioni future e il nostro uso delle risorse naturali è razionale”. Tra gli altri punti di forza, nonostante le difficoltà del momento attuale,

“un'elevata disciplina di esecuzione”, la capacità “di prendere l'iniziativa e incoraggiare gli altri a essere proattivi”, e anche l'attitudine a “prendere decisioni e agire in modo indipendente anche in situazioni difficili, assumendoci la responsabilità”. “Siamo convinti – ha aggiunto Re – che un lavoro di squadra ben coordinato e la responsabilità personale di ciascuno per il risultato comune siano essenziali per un lavoro efficace e siamo aperti alla cooperazione, ci aiutiamo e ci sosteniamo a vicenda per raggiungere un obiettivo comune”.

Alcuni momenti importanti della storia aziendale

Global presence

MAP LEGEND

- Operations
- Sales offices
- Mining
- Metallurgical
- ⚙ Coking coal
- ⚙ Re-roller



recente sono stati ricordati dall'Head di Metinvest Europe. Nel 2007, la holding diventa il primo partecipante ucraino della World Steel Association (worldsteel) e nel 2008, il gruppo completa l'acquisizione di una partecipazione del 100% in Trametal (Italia, con uno stabilimento anche a San Giorgio di Nogaro, nella Ziac) e Spartan UK (Regno Unito). Nel 2009, il Gruppo acquisisce il 100% di United Coal (Usa), uno dei

principali produttori di carbone da coke negli Stati Uniti, e apre uffici commerciali in Tunisia e negli Emirati Arabi Uniti, oltre a due magazzini di acciaio a Sochi, in Russia.

Inoltre Metinvest diventa la prima azienda ucraina a ottenere il Climate Action Certificate dalla World Steel Association. Nel 2010, aderisce all'iniziativa Global Compact delle Nazioni Unite e completa la registrazione di tutti i

suoi prodotti ai sensi del Regolamento della Comunità Europea sulle sostanze chimiche e il loro uso sicuro (CE 1907/2006, REACH). Nel 2011 Metinvest acquisisce il 50% delle attività metallurgiche di Industrial Group, che gestisce Zaporizhstal. Azovstal Iron and Steel Work chiude la produzione a cielo aperto per ridurre l'impatto ambientale negativo a Mariupol.

COSELAG, MODELLO DI SISTEMA INTEGRATO CITTÀ, PORTO FRANCO E ZONA INDUSTRIALE.

LA VICEPRESIDENTE DEL CONSORZIO DI SVILUPPO ECONOMICO LOCALE DELL'AREA GIULIANA SANDRA PRIMICERI SPIEGA TUTTI I VANTAGGI CHE DERIVANO DALL'INTEGRAZIONE DELLE COMPETENZE DI CIASCUN PARTNER.

Il retroporto di Trieste e le varie opportunità per il sistema FVG, nell'ambito dell'Adriatico del Nord e nel contesto della politica dei trasporti e industriale, e con uno sguardo alla funzione dei territori. È il tema sviluppato da Sandra Primiceri, Vice Presidente del Consorzio di Sviluppo Economico Locale dell'Area Giuliana in occasione del convegno su Infrastrutture e Logistica organizzato a Udine da Cosef e Confindustria.

Partecipato da Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale (52%), Comune di Trieste (16%), Comune di Muggia (16%), Comune di San Dorligo della Valle - Dolina (16%), il Consorzio, ha spiegato Primiceri, sta puntando a un "modello di sistema integrato Città - Area industriale - Porto: un'unica visione e un unico punto di riferimento per la creazione di valore aggiunto sul territorio". In questa visione di sistema rientra il ruolo delle tre componenti: città, porto franco e zona industriale. "Le competenze di ciascun soggetto - ha proseguito la vicepresidente - vengono integrate in un unico modello che diventa un punto di riferimento per i soggetti investitori, per lo sviluppo di nuovi insediamenti e di nuove start-up, con il fine ultimo di creare valore aggiunto per l'intero territorio regionale, anche attraverso le piattaforme intermodali regionali ed europee collegate alle strutture del Porto di Trieste e della sua zona industriale". Di seguito, Primiceri ha snocciolato i numeri del Consorzio: un'Autorità di Sistema Portuale, due Punti Franchi: Punto Franco Industriale e Punto Franco Bagnoli cd. FreeEste, tre Comuni coinvolti tre Stazioni ferroviarie: Servola, Aquilinia e Muggia, ca 810 Ha area totale (di cui ca 390 in area SIN/SIR), ca 900 imprese insediate (pmi e grandi), oltre 10.000 dipendenti all'interno dell'ambito consortile. Tra le funzioni integrate del Consorzio, Primiceri ha sottolineato i Servizi per le imprese, come la consulenza per la redazione di progetti per accedere ai fondi e incentivi regionali, nazionali ed europei, la realizzazione e gestione delle infrastrutture per le attività industriali, la promozione delle condizioni di sistemazione delle opere di urbanizzazione per

l'impianto, la costruzione di stabilimenti e di attrezzature industriali e artigianali.

Facendo il punto sui servizi connessi alla produzione industriale, la vicepresidente ha segnalato "l'attuazione delle misure per l'attrattività imprenditoriale individuate dalle leggi di settore e conseguenti progettualità insieme all'Amministrazione regionale, e l'amministrazione del Punto Franco Industriale". Tra gli strumenti per creare opportunità, Primiceri ha evidenziato la pianificazione territoriale, con il Piano Territoriale Infraregionale e i suoi obiettivi: riorganizzazione del sistema produttivo esistente e integrazione con le attività logistico-portuale; completamento del sistema infrastrutturale con il potenziamento impianti e infrastrutture a rete, hub per la transizione energetica, incentivazione sistema di controllo ambientale delle aziende presenti, qualificazione/riqualificazione ambientale; implementazione di un sistema di luoghi per l'industria 4.0 e sviluppo di sinergie interne al sistema produttivo; sviluppo di attività di produzione orientate all'economia circolare.

Lo strumento per le infrastrutture ferroviarie è invece la Convenzione sottoscritta nel dicembre 2019 tra l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale e il Consorzio, per la gestione dei tratti di binario di proprietà del Consorzio in materia di manutenzione ammodernamento.

"Con questo atto - ha precisato la vicepresidente del Coselag - si è concretizzata funzionalmente la sinergia fra porto e retroporto e le relative opportunità che ne derivano".

Tra gli Interventi pianificati sul nodo ferroviario di Trieste, Primiceri ha segnalato: Linea principale Venezia-Tarvisio-Villa Opicina, Linea di Backup per Villa Opicina, Bretella Bivio San Giacomo-Bivio Cantieri (PLT) Linea TSCM-Aquilinia-Wärtsilä (Prossima apertura). La nuova stazione di Aquilinia, che avrà 4 binari, con una previsione di fine lavori nel 2024. E, ancora, FREEeste, con 4 binari, Triesterailport (TSCM), 16 binari, entro il 2025, la Nuova Stazione di Servola, con 10 binari, entro il 2026, Adria Port Multipurpose Terminal entro il 2025, e

infine Area Noghère, con previsione di fine lavori a medio lungo termine.

La vicepresidente ha elencato anche gli strumenti a disposizione del Compensorio Ferroviario del porto di Trieste e logistiche collegate: il Pnrr, i Punti Franchi del Porto Internazionale di Trieste, il Punto Franco Nuovo, il Punto Franco Scalo Legnami e Oli Minerali, il Punto Franco Industriale FreeEste. Tra le principali condizioni dell'extra-doganalità, ha detto Primiceri, ci sono lo stoccaggio illimitato: la merce UE ed extra-UE può essere depositata senza limiti di tempo, la conservazione dell'origine per le merci extra UE introdotte nei punti franchi. Inoltre, la merce extra UE non è soggetta a dazi né ad IVA per tutta la durata della permanenza, la possibilità di manipolazioni semplici e industriali sulla merce UE ed extra UE, il deposito della merce senza previsione di una fidejussione per i diritti doganali, la dilazione del pagamento dell'IVA sulla merce extra UE in importazione (210 giorni).

Ulteriori vantaggi alle funzioni di transito sono i diritti marittimi agevolati, l'esenzione dei diritti fissi sulla circolazione degli autoveicoli e dei rimorchi internazionali da e per il territorio o il porto di Trieste. Ma anche il Diritto di accesso paritario alle navi di qualsiasi bandiera per il carico e lo scarico delle merci e la libertà di accesso a tutti i vettori ferroviari anche a mezzo di società strumentali.



Sandra Primiceri

MONITORAGGIO COSEF: UNO STRUMENTO UTILE PER RISPONDERE ALLE ESIGENZE PUNTUALI DELLE AZIENDE INSEDIATE.

I DATI OTTENUTI SARANNO USATI PER IMPLEMENTARE LE FUTURE STRATEGIE CONSORTILI



Rispondere in modo puntuale e tempestivo alle esigenze delle aziende insediate nelle zone di competenza, in termini di servizi, infrastrutture e concreto supporto ai progetti di consolidamento ed espansione. È l'obiettivo del Monitoraggio Cosef, condotto dall'ente consortile nel 2021/2022 consultando direttamente le imprese per tracciarne un profilo esaustivo e sondarne la "customer satisfaction".

I risultati del monitoraggio si traducono, pertanto, in progettualità al servizio delle aziende, come testimonia, ad esempio, il Centro direzionale che sorgerà nella Ziu come polo multifunzionale (sale congressi, palestra, mensa, asilo nido ecc.).

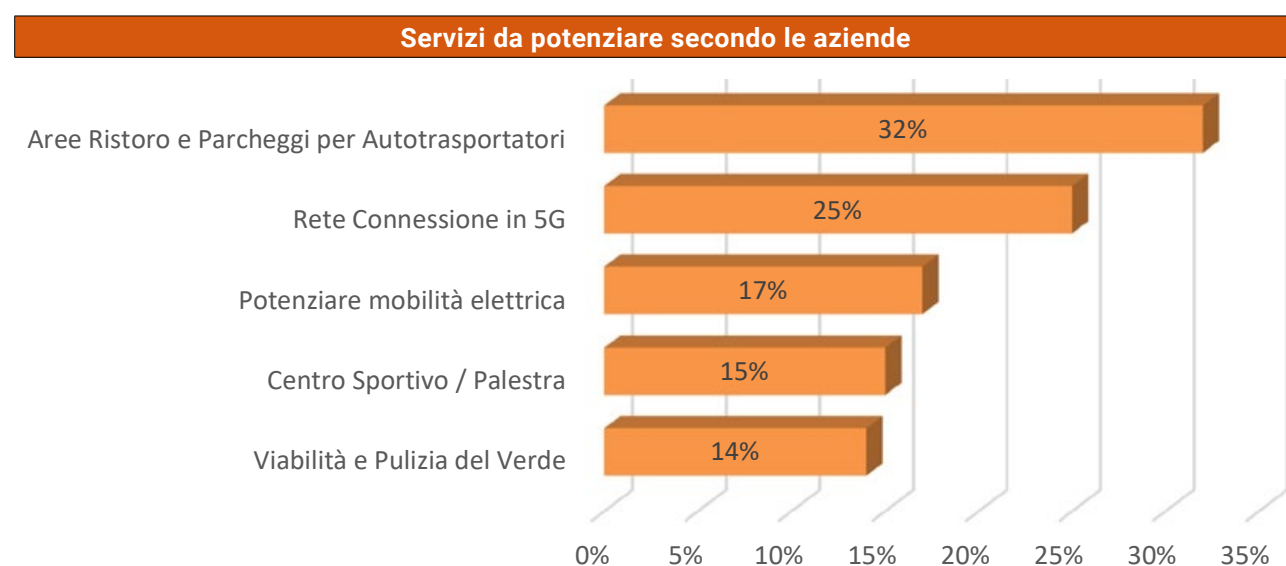
Le interviste hanno coinvolto 305 aziende insediate nelle quattro aree industriali di competenza del Consorzio e la fase di raccolta delle informazioni ha riguardato il periodo ottobre 2021/gennaio 2022. Tra i dati in evidenza, quelli relativi agli addetti impiegati direttamente dalle aziende insediate, che hanno fatto segnare un deciso aumento di oltre 170 unità, +1,6%, nel corso dell'ultimo anno. Si tratta di risultati incoraggianti, segno della buona vitalità del mercato del lavoro all'interno dei consorzi industriali, visto anche il contesto pandemico in cui le aziende hanno operato nello scorso esercizio.

Addetti impiegati dalle aziende insediate				
	2020	2021		
COSEF	10.632	10.807	+ 175	+ 1,6 %
ZIU	4.523	4.552	+ 29	+ 0,6 %
ZIAC	2.989	3.165	+ 176	+ 5,5 %
AF	2.042	2.025	- 17	- 0,8 %
ZIC	1.078	1.065	- 13	- 1,2 %

Ugualmente soddisfacente è anche il trend per la ricchezza prodotta nelle aree industriali, con solidi risultati di fatturato e una performance ottimale, seppur con qualche differenza tra le diverse zone considerate singolarmente. Le imprese con-

tinuano nel complesso a mantenere una discreta fiducia sugli sviluppi futuri e una buona propensione all'investimento. Dall'ultimo rilevamento effettuato è scesa, infatti, di un solo punto percentuale, al 93%, la fetta delle aziende insediate propense ad investire nelle proprie attività future e il 24% delle aziende monitorate prevede progetti di espansione nel prossimo triennio (+4% rispetto al precedente rilevamento). Il monitoraggio ha poi

permesso di individuare i servizi che le aziende si aspettano in generale dal Consorzio e i servizi da potenziare che interessano trasversalmente tutte le aree di competenza (nella tabella vengono riportati i primi 5). Nel corso del 2021 è stata condotta anche un'analisi di "consumer satisfaction" su tutte le aziende insediate, che ha prodotto risultati decisamente rilevanti per il Cosef, riportati nelle tabelle sottostanti, suddivisi per area.



Consumer satisfaction delle aziende insediate				
	ZIU	ZIAC	AF	ZIC
INDICI	GIUDIZIO			
Cortesia e professionalità del nostro personale	Buono	Buono	Buono	Adeguito
Contatti con il nostro personale	Buono	Adeguito	Buono	Adeguito
Competenza nel soddisfare le Vs richieste	Buono	Adeguito	Buono	Adeguito
Capacità di produrre soluzioni tecniche innovative	Adeguito	Adeguito	Adeguito	Adeguito
Come giudica il rapporto qualità/prezzo del servizio	Adeguito	Adeguito	Adeguito	-
Come giudica l'attenzione all'Ambiente/Sicurezza/Etica	Molto Buono	Adeguito	Adeguito	Adeguito
Complessivamente il Consorzio soddisfa le Vs aspettative	Molto Buono	Adeguito	Adeguito	Adeguito
Come giudica l'immagine del Consorzio sul mercato	Adeguito	Adeguito	Adeguito	Adeguito

COSEF, Porto Nogaro, punto di connessione strategico tra Mediterraneo ed Europa centro-orientale.



LO SCALO, CHE COMPRENDE OLTRE 36 ETTARI DI PIAZZALI PORTUALI INFRASTRUTTURATI, È UN FIORE ALL'OCCHIELLO PER IL CONSORZIO CHE EROGA SERVIZI ALLE IMPRESE INSEDIATE



Il **Consorzio di Sviluppo economico del Friuli** dispone di un porto fluviale che è un **punto strategico di connessione** tra il Mediterraneo e l'Europa centro-orientale, collocato a 129 km dal confine con l'Austria e a 44 km dal confine con la Slovenia. **Porto Nogaro**, scalo insediato nel cuore del Nordest d'Italia, al quale si accede tramite il canale translagunare dell'Aussa Corno, ma che è anche collegato all'autostrada A4 Venezia-Trieste-Tarvisio e situato nei pressi del raccordo ferroviario di Cervignano del Friuli e dell'Interporto. Articolato nelle due

strutture di **Porto Vecchio**, con uno sviluppo di banchine di 400 m e un pescaggio di 4,5 m, e **Porto Margreth**, che beneficia di un tirante d'acqua a regime di 7,5 m e di 860 m di banchine, lo scalo comprende oltre 36 ettari di piazzali portuali infrastrutturati, con raccordo ferroviario, magazzini coperti, impianto di trattamento acque, deposito rotami, aree di stoccaggio scoperte e stadera ferroviaria.

Il porto movimentata oltre **1,2 milioni di tonnellate l'anno di merci varie**. Le navi che gravitano sullo scalo staziano in media 3-4.000

tonnellate e, data la natura fluviale del canale d'accesso, le imbarcazioni a chiglia piatta hanno maggiore facilità d'ingresso. Porto Nogaro, situato nella Zona industriale Assa Corno, è uno dei fiori all'occhiello del Cosef, che supporta 300 aziende insediate nelle sue aree di competenza, per un totale di oltre 10.000 addetti, vanta anche tre raccordi ferroviari ed eroga servizi diversificati: dalla **pianificazione** alla **logistica**, dalle **linee tecnologiche** alla **politica ambientale** e alla **promozione del territorio** del Friuli Venezia Giulia.

CO>sef
CONSORZIO
DI SVILUPPO
ECONOMICO
DEL FRIULI

www.cosef.fvg.it

IL PRIMO CORRIDOIO DOGANALE INTERNAZIONALE D'EUROPA COLLEGHERÀ IL PORTO DI TRIESTE CON VILLACH IN CARINZIA.

D'AGOSTINO: "VELOCIZZIAMO IL TRASFERIMENTO DEI CONTAINER IN IMPORT ED EXPORT DIVENTANDO ANCORA PIÙ COMPETITIVI".



Partirà a gennaio e collegherà il porto di Trieste con l'interporto di Fűrnitz in Carinzia, il primo e unico corridoio doganale internazionale europeo: i container in arrivo potranno essere caricati direttamente dalla nave al treno cargo e prendere la strada del Nord e Centro Europa senza controlli doganali, che verranno effettuati successivamente all'arrivo in Austria. Un vantaggio importante per la merce, che viaggerà più velocemente e con un alleggerimento delle procedure amministrative, e consentirà di aumentare l'intermodalità mare-ferro. Resteranno in capo al porto di Trieste i controlli di sicurezza e quelli obbligatori, per esempio i controlli sanitari.

I primi dettagli della collaborazione tra ÖBB, le ferrovie austriache, attraverso la filiale operativa Rail Cargo Group, e l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale erano stati anticipati a settembre a un incontro presso il Centro congressi di Villach a cui avevano partecipato vari ospiti, tra cui il Ceo di ÖBB Andreas Matthä, il presidente dei porti di Trieste e Monfalcone Zeno D'Agostino e Maurizio Cociancich Ceo di Adriaferr. A suggellare l'importanza della collaborazione tra i due Paesi, a Vienna, al Palazzo d'Inverno del Principe Eugenio, è stata organizzata la cerimonia di firma degli accordi con i vari partner, tra cui, oltre a Matthä e D'Agostino, i rappresentanti dell'Agenzia delle Dogane italiane e austriache, il governatore della Carinzia Peter Kaiser, l'ambasciatore d'Italia in Austria Stefano Beltrame e il ministro delle finanze austriaco Magnus Brunner. "Per noi - commenta Zeno D'Agostino - è un passaggio importante. Con il primo corridoio dogana-

nale internazionale europeo tra due Stati, velocizziamo le procedure sia in import che in export verso un nodo importante, dal punto di vista ferroviario, per Trieste ma anche per l'Austria, e per tutto il Centro ed Est Europa". "Questo permetterà - spiega D'Agostino - una notevole riduzione dei passaggi amministrativi e burocratici, diminuendo sia le tempistiche di movimentazione dei container sia i costi relativi al passaggio delle merci, in entrata e in uscita dal nostro scalo, verso i mercati mondiali o dai mercati mondiali verso queste aree. Con l'effetto di migliorare la nostra competitività internazionale".

Sulla stessa linea anche Stefano Visintin presidente dell'Associazione degli Spedizionieri del Porto di Trieste che fin dall'inizio ha sostenuto questa importante iniziativa: "Con il corridoio doganale fra Trieste e Fűrnitz la banchina idealmente si estende dall'Adriatico fino alla Carinzia. Confidiamo che la clientela austriaca utilizzi questa opportunità e consideri il nostro porto con sempre maggior attenzione. Se nell'immediato la nostra categoria potrebbe dover effettuare meno operazioni doganali a basso valore aggiunto, siamo fiduciosi che in breve tempo il volume complessivo delle spedizioni di merci austriache in transito a Trieste aumenti, con beneficio per tutto il sistema". "Confidiamo nel contempo - conclude Visintin - che le modifiche alla legge italiana sull'IVA da noi caldeggiare vengano attuate dal Governo, permettendo di importare presso la dogana italiana le merci destinate agli altri paesi europei senza un inutile aggravio per gli importatori comunitari, consentendo tra l'altro al nostro Paese

di incassare parte dei dazi su tali merci".

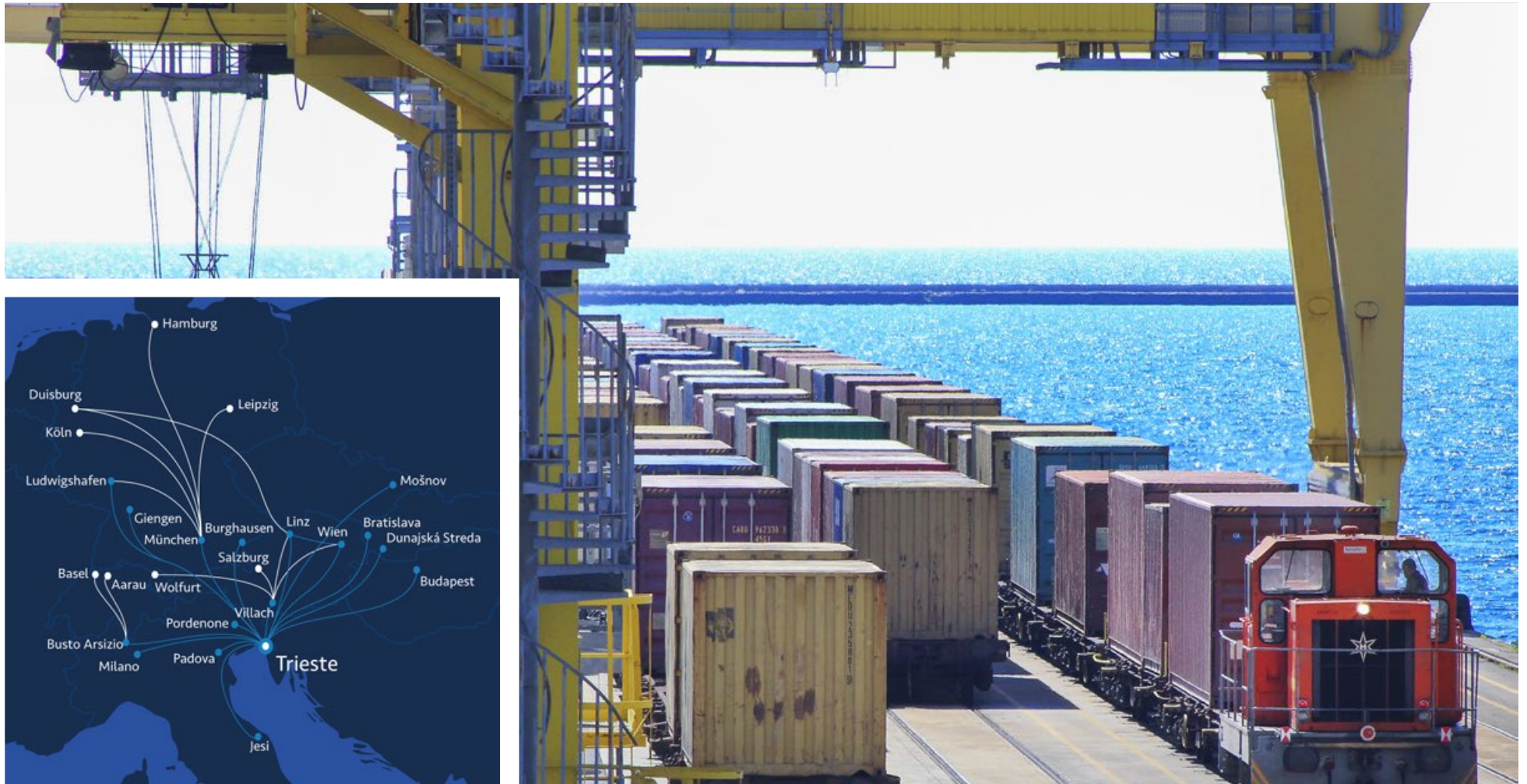
L'istituzione del corridoio rappresenta un ottimo esempio di cooperazione internazionale tra due Stati dell'UE e facilita l'aumento dei treni che già oggi, più volte alla settimana, collegano lo scalo giuliano con il Logistik Center (LCA) di Fűrnitz dove saranno effettuate le operazioni di sdoganamento, attraverso servizi navetta. Con la creazione nell'area di nuovi posti di lavoro e l'offerta di servizi a valore aggiunto come la riparazione di vagoni e container.



Zeno D'Agostino

TRIESTE MARINE TERMINAL, VOLUMI IN CRESCITA, MA L'INTERMODALITÀ VA POTENZIATA.

IL DIRETTORE COMMERCIALE DI TMT MARCO ZOLLIA SOLLECITA: "L'INFRASTRUTTURA REGIONALE VA RAPIDAMENTE ADEGUATA".



Un trend in crescita costante per volumi movimentati in Teu dai 201,000 del 2005 ai 730.00 previsti nel 2022 e dalle 416 navi operate fino alle 580 nel 2022. In aumento anche il traffico intermodale dai 75.000 Teu movimentati via ferrovia a TMT fino al 205.000 previsti per il 2022. Nella composizione del traffico, si registra un'inversione di tendenza: se nel 2017 la movimentazione via camion era del 50% contro il 41% via ferrovia, nel 2021 la prima si fermava a quota 47% e veniva superata dai trasporti via ferrovia, al 53%.

Sono alcune delle cifre relative di Trieste Marine Terminal Spa, illustrate da Marco Zollia, direttore commerciale e marketing dell'azienda, al convegno su logistica e infrastrutture organizzato a Udine da Cosef e Confindustria Udine, nella sezione dedicata a "Il Nord Adriatico e la politica dei trasporti e industriale, la funzione dei territori del Fvg".

Soffermandosi sulle attività a livello nazionale, Zollia ha segnalato nella sua presentazione i diversi collegamenti esistenti: con Jesi, 1-2 treni/settimana, Padova, 3-5 treni/settimana, Milano, 3 treni/settimana, Pordenone, 2 treni/settimana, Busto Arsizio, 1 treno/settimana, Antenne da/per Basel e Aarau via Busto Arsizio. Per quanto riguarda l'Ungheria, TMT conta un branch office a Budapest, e con la capitale magiara opera fino a 14 treni/settimana. Quanto al Sud della Germania, dove la società ha un branch office a Monaco, ci sono treni da e per

Monaco (5 treni/settimana) Burghausen (1 treno/settimana), Giengen (1-2 treni/settimana), Ludwigshafen (1 treno/settimana). In Austria collegamenti con Vienna (3 treni/settimana), Linz (2 treni/settimana), Villach (6-7 treni/settimana), e Antenna da/a Vienna, Linz, Salisburgo, per Wolfurt 6-7 partenze a settimana via Villach. Infine la Slovacchia e la Repubblica Ceca: da e per Bratislava (2 treni/settimana), Dunajská Streda (3-4 treni/settimana), Mošnov (3-4 treni/settimana).

Zollia ha poi sottolineato l'origine/destino del traffico intermodale TMT: Repubblica Ceca 7%, Ungheria 28%, Germania 19%, Austria 17%, Slovacchia 17%, Italia 12%.

Infine, il direttore commerciale ha evidenziato quali potrebbero essere, a suo avviso, alcuni interventi da realizzare propedeutici alla crescita dell'intermodalità: adeguamento dell'infrastruttura regionale al fine di permettere la circolazione di treni da 700 metri e 2000 tonnellate. "Fondamentale - ha detto - è che vi sia la stessa capacità da Tarvisio in poi, in Austria".

Da realizzare anche un'Area di back up per i treni in attesa di movimentazione in Porto (in parte aiuterà il nuovo lay out di Campo Marzio), un'Area officina di manutenzione carri e locomotori. "In un porto che movimentava 10.000 treni annui e punta a raddoppiarli - ha puntualizzato Zollia - non possono mancare questi servizi". Infine, ha concluso, "il raddoppio della Linea Trieste-

Monfalcone (intervento richiesto ad RFI), sulla quale oggi le limitazioni per i treni merci sono significative (per esempio non circolano dalle 07 alle 11 del mattino) e, sempre nell'ottica dell'incremento delle circolazioni, rappresentano un collo di bottiglia importante".



Marco Zollia

AUTOSTRADE DEL MARE IN EUROPA, TRA PASSATO E FUTURO.

PAOLO SPADA, COO E MEMBRO DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE DI SAMER & CO. SHIPPING S.P.A



Nel complesso reticolato logistico europeo, le Autostrade del Mare si configurano sia come servizi di trasporto marittimo per mezzi rotabili, alternativo e complementare al tutto-strada, sia come una modalità di trasporto che, integrandosi alle reti intermodali, rafforza la connessione con le regioni periferiche del continente.

Quella che diventerà la più importante Autostrada del Mare nel Mediterraneo approda a Trieste alla fine degli anni '80, quando l'allora compagnia di navigazione di stato turca, la Turkish Cargo Lines, decise di collegare il proprio Paese all'Europa tramite il porto giuliano, con una linea dedicata percorsa allora da due navi ro-pax battenti bandiera turca. Da allora la linea registrò un successo notevole e una continua evoluzione, sempre supportata dai propri clienti, le compagnie di autotrasporto turche che, nel processo di privatizzazione della compagnia di stato, investirono anche nell'acquisto di traghetti ro-ro. La flotta, i porti scalati e il numero di mezzi movimentati aumentarono esponenzialmente, arrivando all'attuale suddivisione delle rotte tra due armatori rappresentati da Samer & Co. Shipping in qualità di Agente Generale, Ulusoy Sealines Management S.A. e U.N. Ro-Ro İşletmeleri A.Ş., acquisita nel 2018 dalla danese DFDS, tra le principali compagnie di navigazione al mondo per traghetti ro-ro. Creata la possibilità di far viaggiare i mezzi via mare, si pose però allora il problema di far arrivare a destinazione anche gli autisti e i passeggeri. Per questi si optò per il trasporto aereo, generando anche un traffico garantito per una compagnia aerea appena costituita - dalla nascita delle repubbliche dell'Ex Jugoslavia - come la slovena Adria Airways scalando Lubiana e oggi giorno Turkish Airlines con voli su Venezia e Lubiana.

Nel corso dei decenni questo perfetto esempio di multimodalità, avente come perno il porto di

Trieste, ha raggiunto numeri da record, con un traffico di oltre 300.000 mezzi pesanti e 100.000 TEU, pari a più di 5 milioni di tonnellate di merce movimentata grazie a 16 partenze settimanali e un totale di 763 toccate nel 2021; volumi in grado di alimentare circa 4.000 treni intermodali che da Trieste si diramano soprattutto verso il Centro, Nord ed Est Europa.

Va letta in questo quadro di costante ampliamento delle connessioni ferroviarie su Trieste la recente firma di un accordo, sostenuto dai Governi italiano e lituano, tra Samer & Co. Shipping, AB-LTG Cargo (uno dei maggiori operatori ferroviari dei Paesi baltici), Società Alpe Adria e Duisport Agency, che sancisce l'impegno dei firmatari a collegare i mari Baltico e Adriatico attraverso un nuovo collegamento intermodale che benefici dell'intero sistema logistico del Friuli Venezia Giulia.

La promozione del Porto di Trieste è sostenuta anche dalle strategie nazionali, visti i dialoghi in corso tra i Governi italiani ed egiziani volti a rafforzare gli scambi commerciali aggiungendo una rotta ro-ro che faccia leva sui grossi volumi di prodotti ortofrutticoli da distribuire in tutta Europa. Il collegamento attualmente allo studio considera ideali a tal fine gli scali di Damietta e per l'appunto Trieste, dove è stata recentemente ospitata una delegazione delle dogane egiziane, in visita per approfondire l'operatività della locale Autostrada del Mare.

Tutto questo non può che confermare l'importanza e l'evoluzione di questa Autostrada del Mare, diventata un vero e proprio modello di business strutturato e vincente, in grado di garantire competitività al porto di Trieste, che figura oggi tra i più dinamici. Aspetto fondamentale, considerando la velocità con cui il settore dei trasporti e della logistica cambia, si riorganizza e trasforma. In questo sta la professionalità degli operatori coin-

volti chiamati, ognuno per le proprie responsabilità, a tenere il passo con dinamiche così instabili perché in costante mutamento.

Un evento come la pandemia ad esempio ci ha posti di fronte ad una serie di evidenti cambiamenti nelle abitudini logistiche, fra cui il ridimensionamento forzato della produzione just in time a favore dell'aumento della quantità di merce stoccata, in modo da poter disporre di scorte sufficienti anche in caso di imprevisti ed emergenze.

Questa situazione apre l'annosa discussione su quali siano le condizioni di vendita più convenienti, consapevoli che l'industria italiana tenda a prediligere il franco fabbrica per i propri prodotti, demandando la presa in carico del trasporto al compratore; così facendo tuttavia la merce può rimanere ferma per un tempo maggiore nei magazzini dell'azienda venditrice, che potrebbero risultare dunque sempre più congestionati anche per quanto appena evidenziato.

È vero che vendere franco fabbrica riduce al minimo obblighi, rischi e costi in carico al venditore facendoli ricadere sul compratore, che gestisce e organizza in autonomia la spedizione della merce acquistata. Ma l'impressionante numero di camion turchi, e non quindi italiani, che utilizza i traghetti da e per Trieste riflette invece la mentalità delle aziende che giustamente considerano il trasporto della propria merce un aspetto intrinseco al suo stesso valore. L'attenzione al corretto stivaggio, le tempistiche di consegna, la scelta del mezzo e la consegna a destino sono dettagli che aumentano l'attrattività di un prodotto rispetto ai competitor, che ne determinano un prezzo finale comprensivo di tale valore aggiunto e andrebbero dunque considerati un ulteriore tassello di integrazione tra industria, porto e supply chain italiani.



Paolo Spada

ALPE ADRIA: CRESCITA DEL 49% DEL FATTURATO NEL 2022 SUL 2021.

LE CIFRE CONSUNTIVE DEL PRIMO SEMESTRE 2022 E QUELLE PREVISIONALI ILLUSTRATE DAL CEO DELLA SOCIETÀ ANTONIO GURRIERI:
“IL RUOLO DI ALPE ADRIA È QUELLO DI BOOSTER DELL’INTERMODALITÀ DAL SISTEMA LOGISTICO REGIONALE E ITALIANO VERSO L’EUROPA”.



Antonio Gurrieri

Un trend espansivo nel primo semestre 2022, che sulla base delle prime proiezioni, si estenderà anche per la seconda parte dell'anno in corso, con numeri, che vanno dai 6.000 treni operati a 700.000 TEUs movimentati tra il traffico intermodale terra e mare, con una crescita rispettivamente del 40% e dell'80% a confronto dell'anno 2021, e un fatturato previsionale intorno ai 78 milioni di euro, in aumento del 49% rispetto alla fine dell'anno precedente. Sono alcuni dei dati della Società Alpe Adria, strumento del sistema logistico per lo sviluppo di connessioni ferroviarie con hub di riferimento a livello internazionale, illustrati a Trieste, nell'ambito degli eventi Barcolana54, dal CEO Antonio Gurrieri alla presenza distakeholders e azionisti. Sono stati esposti i risultati e le linee strategiche della “nuova pelle di Alpe Adria”, che evidenziano l'ottimo stato di salute di un'azienda che è stata capace di crescere anche in un periodo di forte crisi che sta attraversando l'economia globale. “Per quanto riguarda il numero di treni operati da Alpe Adria in joint con i suoi partners nelle aree del proprio mercato di riferimento, si registra un aumento del +108% da/per la Germania. Sensibili incrementi, nel 2022 sul 2021, anche dei treni da/per l'Austria (+5%), da/per l'Ungheria (+10%), e da/per la Repubblica Ceca (+9%)”. La vitalità di Alpe Adria, società dalla solida governance, partecipata con le medesime quote (33,3%) dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, dalla Regione Friuli Venezia Giulia attraverso la finanziaria Friulia e dal Gruppo Ferrovie dello Stato tramite Mercitalia Rail, si innesta in primis all'interno di un contesto economico territoriale di sviluppo regionale particolarmente favorevole. “È noto che il porto di Trieste è oggi all'ottavo posto in Europa, per milioni di tonnellate di merci movimentate - ha sottolineato il CEO

- e primo porto in Italia per treni intermodali operati, che potrà contare, con il potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria programmato dagli investimenti in corso, su una potenziale capacità ferroviaria di 25.000 treni/anno entro il 2026”. Pure in termini di sostenibilità è decisamente soddisfacente la performance di Alpe Adria, che si prepara a chiudere il 2022 rispetto al 2021 con 107.000 (+33%) tonnellate di emissioni CO₂ in meno, che corrispondono a 280.000 camion spostati dal tutto strada sulla ferrovia. 3 “Anche alla luce della nostra attenzione per le esigenze della transizione ecologica, ma soprattutto grazie alla sua apertura all'innovazione in campo tecnologico e alla costante e continua ricerca di nuovi mercati - ha proseguito Gurrieri - il ruolo di Alpe Adria è quello di booster dell'intermodalità dal sistema logistico regionale e italiano verso l'Europa”. L'incontro alla Barcolana 54 è stato anche l'occasione per fare il punto sui progetti che la società sta sviluppando. In primo luogo il corridoio baltico, che collegherà il porto di Trieste con il terminal ferroviario di Kaunas (Lituania), rafforzando i rapporti economici e di interscambio tra Italia e Lituania e le rispettive aree economiche di influenza. Il secondo progetto è il corridoio “dei Due Mari”, che intende definire e implementare gli schemi utili al possibile sviluppo di un sistema integrato di infrastrutture e servizi di logistica intermodale sul corridoio Est-Ovest (Cervignano-Padova-Milano-Alessandria), sulle linee di adduzione portuali di Genova e Trieste e su quelle dei valichi internazionali. Infine il corridoio UK, che punta a facilitare e integrare le connessioni intermodali tra il porto di Trieste ed il Regno Unito. “Il progetto sfrutterà l'attuale connessione ferroviaria Trieste-Bettembourg, che potrà contare su un'ulteriore connessione con il porto di Zeebrugge, consentendo così

il raggiungimento del mercato UK via nave. I soggetti promotori saranno Alpe Adria, CFL Multimodal e Mercitalia Rail. Lo sviluppo di connessioni intermodali, core business di Alpe Adria, si accompagnerà ad un rinvigorito posizionamento che il management societario consoliderà anche a livello internazionale, con l'obiettivo di attivare azioni mirate commerciali e di partnership nei territori strategici per la sua area di influenza. A breve, infatti, Alpe Adria svilupperà il proprio network intermodale su tre direttrici: Trieste-Cervignano, Trieste-Duisburg e Trieste-Belgrado. Nell'ambito delle strategie espansive della società a livello di mercati, Alpe Adria è presente insieme con l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, a Budapest e a Bruxelles con due uffici di liaison; mentre, entro la fine del 2022, la società costituirà una Newco a Monaco di Baviera, in Germania. “Alpe Adria guarda al futuro con fiducia - ha concluso il CEO - puntando ad avere un ruolo innovativo ed una presenza attiva nelle aree geografiche di interesse strategico, a implementare modelli di business collaborativi per favorire l'accesso neutrale e sostenibile a servizi di corridoio multimodali complessi e a posizionarsi nella catena logistica anche attraverso un ruolo di facilitazione e possibile partecipazione in società di gestione di terminal portuali ed intermodali”.

COSEF MAGAZINE

Dicembre 2022/Numero 0

Testata telematica disponibile solo online
senza obbligo di registrazione ai sensi dell'art.
3-bis della legge 16 luglio 2012, 103.

Editore: **Consorzio di Sviluppo Economico del Friuli**. Grafica, testi e impaginazione a cura di NEXT SRL (UDINE)

COSEF, nuovo centro direzionale, per essere sempre più sistema al servizio delle aziende.



SARÀ UN FIORE ALL'OCCHIELLO PER LA ZONA INDUSTRIALE UDINESE



Un investimento di 5 milioni di euro voluto dal nuovo consiglio di amministrazione presieduto dal dottor Claudio Gottardo per dare corpo a una missione: non solo “fare sistema”, ma “**essere sistema**”. È l'impegno previsto dal **Cosef, Consorzio di Sviluppo Economico Locale del Friuli**, per la realizzazione di un **nuovo Centro Direzionale** nell'ambito della ZIU, Zona Industriale Udinese, a disposizione di tutte le attività terziarie. Con una superficie di circa 2.350

mq, il complesso sarà dotato di un Centro Servizi per le funzioni di reception e security, sala congressi per proiezioni e videoconferenze, centro medicina del lavoro, mensa, asilo nido, palestra e ampi parcheggi interrati e a raso.

Per la ZIU, che conta 5 milioni di metri quadrati di superficie, 138 aziende insediate, 2 miliardi e 100 mln di euro di fatturato complessivo e 4.550 addetti, il nuovo Centro sarà un nuovo fiore all'occhiello. E un volano di sviluppo per il

Cosef, che gestisce 4 aree industriali, offrendo servizi a oltre 300 aziende insediate, nonché il più importante servizio logistico ferroviario della regione Friuli Venezia Giulia con tre scali, oltre 60.000 carri annui movimentati e un porto che gestisce annualmente oltre un milione e duecentomila tonnellate di merci varie. Anche grazie al nuovo centro direzionale, il Consorzio si candida con più forza a essere riconosciuto come **Zona logistica semplificata** in Fvg.

CO>sef

CONSORZIO
DI SVILUPPO
ECONOMICO
DEL FRIULI

www.cosef.fvg.it