

## DOSSIER DI DOCUMENTAZIONE

**<<Tavolo per la III ripartenza del Friuli Venezia Giulia>> istituito ai sensi della mozione n. 203**

Redatto da:

Marco Mattioni  
Daniele Scano

**XII LEGISLATURA**

all'interno:

Sintesi dei Contributi dei Gruppi Consiliari

**aprile 2021**

Riproduzione e diffusione ad uso interno.

È in ogni caso esclusa la possibilità di riproduzione commerciale a scopo di lucro dei testi di cui trattasi.

# Indice

<b>Sintesi dei Contributi dei Gruppi Consiliari .....</b>	<b>2</b>
Consigliere regionale Furio Honsell - Open Sinistra FVG – (Gruppo Misto).....	5
Consigliere regionale Walter Zalukar - Gruppo Misto .....	11
Consigliere regionale Emanuele Zanon - Regione Futura – (Gruppo Misto).....	18
Fratelli d'Italia.....	34
Forza Italia.....	35
Lega Salvini.....	42
Partito Democratico .....	46
Patto per l'Autonomia.....	50
Cittadini.....	55
Movimento 5 Stelle.....	57
Contributo del Gruppo Progetto FVG/AR .....	60

## Sintesi dei Contributi dei Gruppi Consiliari

In esito ai lavori del Tavolo per la Terza ripartenza, riunitosi in data 25 marzo 2021 i **Gruppi consiliari Lega Salvini, Fratelli d'Italia, Patto per l'Autonomia, Forza Italia, Progetto Fvg, Partito Democratico, M5S, Cittadini, Gruppo Misto in persona dei consiglieri Honsell, Zanon e Zalukar**, hanno inviato i rispettivi contributi contenenti riflessioni e proposte funzionali ad indirizzare il contributo regionale al Piano nazionale per la ripresa e la resilienza(PNRR), al fine di un efficace utilizzo delle risorse afferenti al Dispositivo per la ripresa e le resilienza, strumento di programmazione europeo che rappresenta il 90% della dotazione complessiva di 750 miliardi stanziati nell'ambito del Programma Next Generation EU.

Tutti i contributi presentati convergono sull'opportunità di sfruttare le risorse che deriveranno dal Programma sopra citato per un rilancio dell'economia della regione, taluni invocando un cambio del modello di sviluppo e di visione della società, citando il contributo del **Consigliere Honsell** - inevitabilmente condizionata da nuovi modelli di produzione e consumo, nuovi sistemi di commercializzazione, distribuzione, comunicazione, mobilità e lavoro, così come dallo sviluppo di nuovi modelli culturali, sociali e aggregativi, riprendendo alcuni passaggi del contributo del **Consigliere Zanon** - talaltri con proposte specifiche e concrete altrettanto capaci di incidere sui fondamentali macroeconomici posti alla base delle politiche di crescita del nostro territorio: rilancio del sistema produttivo in chiave di sistema, rilancio del sistema portuale e interportuale regionale, rafforzamento delle reti della logistica intermodale, adeguamento della mobilità stradale e ferroviaria alle esigenze un sistema di trasporti efficiente, sicuro e sostenibile dal punto di vista ambientale.

I contributi dei Gruppi consiliari propongono alcune riflessioni rispetto ai contenuti delle Missioni di cui alle delibere della Giunta regionale n.1849 dell'11 dicembre 2020 e n. 502, del 1 aprile 2021, afferenti il contributo della Regione al Piano nazionale per la ripresa e la resilienza (PNRR).

Rispetto alla **Missione "Infrastrutture per una mobilità sostenibile"**, in particolare alla scheda n.2 "La Regione FVG quale piattaforma logistica intermodale, digitalmente connessa, per lo sviluppo economico del territorio" il **Gruppo consiliare Fratelli d'Italia**, cogliendo la strategicità del processo di integrazione funzionale del sistema della portualità e della logistica intermodale con il comparto produttivo ritiene indispensabile avviare i processi di bonifica delle aree del Consorzio per lo sviluppo economico locale dell'area giuliana e prevedere l'extradoganalità dei punti franchi del porto di Trieste, in quanto ciò rappresenterebbe un'occasione di attrazione di importanti investimenti elevando la Regione FVG al potenziale economico tipico di un "Gate logistico inclusivo globale".

Riguardo al medesimo tema e alla medesima Missione la proposta del **Gruppo consiliare Lega Salvini** segnala l'opportunità di prevedere alcune opere di adeguamento della linea ferroviaria Trieste-Venezia, in coerenza con il Piano Regionale dei Trasporti del Friuli-Venezia Giulia. L'intervento risulterebbe infatti rilevante per la realizzazione del Polo Logistico regionale e delle istituzioni della Zona Logistica Semplificata (ZLS) e Zona Economica Speciale (ZES), per le sue interconnessioni con i Porti di Trieste, Monfalcone, Nogarò, gli hub intermodali e tutte le Zone industriali di interesse regionale. Allo stesso modo ritiene strategiche opere quali il completamento della circonvallazione stradale di Udine e la realizzazione del traforo di Monte Croce Carnico come ulteriore interconnessione con il Corridoio Baltico Adriatico. Dal punto di vista logistico infrastrutturale va citato anche il contributo del **Gruppo consiliare Progetto FVG** favorevole alla realizzazione di linee ferroviarie ad alta capacità che colleghino le aree industriali con le zone portuali della regione.

Il tema della strategicità della mobilità e della logistica rispetto allo sviluppo dell'economia marittima e portuale è centrale anche per il **Gruppo consiliare di Forza Italia**, che vede nel FVG una piattaforma logistica di fondamentale importanza, crocevia di due corridoi intermodali transeuropei (Mediterraneo e Adriatico-Baltico), e collocato nelle immediate vicinanze del corridoio Helsinki – La Valletta, con funzioni di collegamento per il bacino di riferimento non solo dell'area produttiva della pianura padana ma anche dei Paesi dell'Europa Centrale e Sudorientale. Mentre in una prospettiva di valorizzazione delle reti di

connessione delle aree interne della regione fino alla pianura padana, viene suggerita la riscoperta della linea di canali navigabili già sviluppata ai tempi della Serenissima con la “Litoranea Veneta” che prevedeva la navigazione e il trasporto delle merci dalla Laguna di Venezia al Golfo di Trieste, attraverso un sistema di canali e Fiumi, in una più ampia prospettiva di valorizzazione del ruolo geopolitico della Regione vengono auspicati adeguati investimenti negli ambiti dell’innovazione e della ricerca, valorizzando altresì i due principali elementi caratteristici della Regione FVG, la vocazione manifatturiera innovativa e la presenza di un’offerta scientifica di eccellenza. Tale visione si colloca in sinergia con la Strategia di investimento regionale nei settori/cluster trainanti dell’Agroalimentare, Filiere produttive strategiche, metalmeccanica e il sistema casa, Tecnologie marittime, Smart health, Cultura, creatività e turismo.

In linea con tale visione **Progetto FVG** suggerisce una prospettiva di sviluppo che coniuga l’eccellenza manifatturiera del Friuli Venezia Giulia con le opportunità offerte dalla digitalizzazione e dalla tecnologia per aumentare la competitività del territorio regionale e renderlo maggiormente attrattivo per nuovi investimenti, talenti, e competenze strategiche. Propone a riguardo il potenziamento dell’Unid Lab Village, area dedicata alla collaborazione tra Università e Industria per lo sviluppo del territorio.

Rispetto alla **Missione “Digitalizzazione, innovazione e della competitività”** nell’ambito della progettualità specifica “Da Smart Cities a Smart Communities – Nodo della rete italiana delle comunità digitali della Conoscenza”, viene invocata da più Gruppi consiliari, **Patto per l’Autonomia e Cittadini** in particolare, la necessità di rivedere l’organizzazione dei Centri per l’Impiego regionali, prevedendo nuovi strumenti in grado di far fronte alle nuove esigenze e ai nuovi modelli e tipologie di lavoro sempre più caratterizzati da alti livelli di specializzazione, da un alto utilizzo della robotica e di macchine, attrezzature e strumenti ad alta prestazione tecnologica e digitale. Allo stesso modo viene osservato, in particolare dal **Gruppo Partito Democratico** come sia necessario ridefinire i modelli organizzativi e didattici scolastici adeguandoli alle esigenze della trasformazione digitale e creando nuovi spazi digitali, aule e laboratori.

Nel medesimo contesto che vede come tema il rilancio del sistema economico e produttivo, e l’adeguamento di molti sistemi di vita e lavoro alle esigenze della digitalizzazione si inserisce una proposta specifica del Gruppo **Patto per l’Autonomia** volta ad affrontare il tema della montagna e delle aree interne della regione che, a causa di fenomeni come il crollo della natalità, l’invecchiamento della popolazione, la chiusura dei plessi scolastici e dei piccoli esercizi commerciali di prossimità rischiano di scomparire completamente. Tra le politiche di investimento per la montagna e le aree interne si riporta anche la proposta del **Gruppo Partito Democratico** volta alla riconversione dei poli sciistici regionali potenziando le strutture a disposizione del turismo estivo e realizzando “Bike Park” strutturati così come implementando le vie ciclabili.

Dopo il sistema produttivo è il sistema sanitario e socio assistenziale ad essere preso in considerazione maggiormente dai Gruppi consiliari. Nella premessa che lo scenario delineato dalla crisi epidemiologica da Covid 19 ha messo in evidenza i punti di debolezza di questi sistemi, gli interventi auspicati vanno dalla ristrutturazione del comparto sanitario regionale, e in tal senso il Recovery Fund sarebbe, secondo il **Consigliere Zalukar**, l’occasione per ammodernare strutturalmente gli ospedali sia Hub che Spoke, al rafforzamento del sistema territoriale di assistenza sanitaria, a partire dai medici di medicina generale, al rafforzamento delle reti sociali dei servizi alla persona, in grado di assicurare una qualità della vita e un benessere a tutti i cittadini di ogni fascia di età, condizione sociale ed economica. Nell’ambito delle proposte specifiche si nota una trasversale convergenza di più Gruppi consiliari rispetto a proposte di decentramento dei servizi sanitari, dalle grandi strutture ospedaliere a quelle che vengono identificate come “Case della salute” e “Centri di Assistenza Primaria”. Da alcune relazioni emerge attenzione anche ai profili di domiciliarizzazione dei servizi sanitari.

In una dimensione trasversale i Gruppi consiliari rappresentano come il compito delle politiche pubbliche sia anche di indirizzare verso una società a basse emissioni di carbonio e resiliente al cambiamento climatico, capace di una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva. **Il Gruppo Movimento 5 Stelle** si sofferma in particolare sulla riflessione avente ad oggetto il tipo di società che si vuole realizzare, auspicando politiche per una società resiliente ed inclusiva e ponendo alla base del modello di sviluppo,

che dovrà poggiarsi su progettualità immediatamente cantierabili, gli investimenti nel sistema della formazione e della ricerca della sanità e dell'assistenza alle categorie più fragili. Le politiche auspiccate per una "rivoluzione green" del Friuli Venezia Giulia puntano sull'Agricoltura sostenibile, sulla promozione dell'economia Circolare, sulla transizione ecologica attraverso la decarbonizzazione, sull'adeguamento energetico degli edifici pubblici, sulla previsione di infrastrutture materiali e digitali, sullo sviluppo della green economy. Tra alcune delle progettualità concrete si riportano la proposta del **Gruppo PD**, volta al recupero di aree demaniali e afferenti al patrimonio dello Stato, come caserme dismesse e servitù militari cessate, iniziativa interpretata in chiave di investimento ambientale, funzionale, oltre che ad evitare le inevitabili conseguenze del degrado urbanistico, a consentire il riuso delle stesse aree, reinterpretate come possibili residenze per studenti o immobili da destinare all'edilizia convenzionata. Il **Gruppo Progetto FVG** propone il recupero e la riqualificazione di aree attualmente dismesse al fine di dare vita a nuove strutture e spazi secondo modelli di sviluppo che tendano a generare conoscenza e innovazione.

### Proposte per una “rinascita sostenibile e resiliente” della Regione FVG dopo l'emergenza epidemiologica

I tanti lutti, le gravi sofferenze fisiche e mentali vissute dai cittadini e le sconvolgenti, e spesso devastanti, conseguenze economico-sociali provocate dall'emergenza epidemiologica del Covid-19 obbligano ad una forte assunzione di responsabilità politica e progettuale da tradursi in una nuova visione della Regione Friuli Venezia Giulia rendendola *più solidale, più attrezzata, più sostenibile e più intelligente*. L'epidemia ha messo in luce tutte le fragilità e criticità pre-esistenti, dei sistemi medico, assistenziale, sociale, scolastico, infrastrutturale ed economico regionali nonché l'impreparazione nel fronteggiare questo tipo di emergenze. Ha inoltre acuito l'insostenibilità e le ingiuste disparità del modello di sviluppo socio-economico precedenti allo scoppio dell'emergenza sanitaria.

La lezione più importante che abbiamo appreso da questa pandemia è che “nessuno va lasciato indietro”. Intendendo *salute* nel senso più ampio di *benessere*, abbiamo scoperto che il principale *determinante di salute* è *la salute degli altri*. La *salute pubblica*, così intesa, deve essere dunque primaria, in quanto è ben altra cosa di quella personale o, peggio ancora, privata. Da tale *principio di inclusione e solidarietà* si deve quindi partire nel ripensare tutti i settori. Il concetto di *tutela della salute degli altri prima di quella personale* è quasi una rivoluzione copernicana. Esempi importanti sono le vaccinazioni per raggiungere l'immunità di comunità e l'uso della mascherina. Quest'ultima è prima una garanzia di non diffondere il virus se si è asintomatici, che una possibile protezione dall'infezione nel caso si sia sani.

Accanto alla dimensione tragica, questa emergenza costituisce però anche una grande opportunità di progresso per il Friuli Venezia Giulia. Non si deve ritornare al “mondo com'era prima del Covid-19” ma indirizzare in modo coraggioso e deciso la nostra regione articolando in modo originale i *17 obiettivi dello sviluppo sostenibile* dell'ONU, della *S3 (Smart Specialization Strategy)* e la *Strategia Europea 2030*. La seconda ondata provocata dal repentino ritorno a modelli precedenti è stata una chiara dimostrazione che questi non sono più sostenibili. Il cambiamento nel modello di sviluppo va realizzato attraverso tutte le risorse che arriveranno nell'ambito delle varie azioni dell'iniziativa europea *Next Generation EU*. Nel titolo stesso di questa ampia iniziativa è compreso il suo criterio rivoluzionario: *investire a favore delle prossime generazioni* e non solamente scaricare su di loro ulteriori debiti con proposte *business as usual*.

Accanto agli innumerevoli e tremendi aspetti negativi di questa epidemia, molti dei quali non ancora superati, quali la compromissione delle nostre reti sociali e assistenziali e del nostro tessuto microeconomico, nonché la ricaduta sulla salute mentale collettiva ancora non riconosciuta del tutto, sono però chiaramente rilevabili due effetti indubbiamente positivi di questa emergenza, che vanno assolutamente sostenuti. Il primo effetto è ecologico: abbiamo assistito alle premesse di un'autentica *rivoluzione ambientale*. A livello planetario sono avvenute drastiche riduzioni delle emissioni di gas serra, a seguito del minor consumo di combustibili fossili, e della produzione di altri inquinanti connaturati al precedente modello di attività economica, che hanno dato un sollievo, seppur piccolo, al pianeta. Il secondo effetto è telematico: abbiamo assistito all'autentica *rivoluzione digitale*. In molti settori si è scoperto come non solo sia possibile svolgere *a distanza* o in *via telematica* numerose attività, che si credevano impossibili da digitalizzare adeguatamente, ma anche quanto queste modalità di svolgimento permettano una maggiore efficienza in termini di tempo e una maggiore efficacia in termini di risultati.

A nostro avviso le due rivoluzioni sono correlate.

In un futuro di *ripresa*, dopo le fasi emergenziali delle varie ondate, siamo pertanto ad un bivio. Dopo aver ricostruito e migliorato le nostre reti immateriali e materiali e mitigato e compensato le conseguenze negative, possiamo dimenticare o svalutare i vantaggi ambientali e i miglioramenti funzionali ritornando

al “mondo com’era prima” oppure possiamo farne tesoro considerandoli invece una conquista, e cercare quindi di mantenerli e svilupparli. Noi riteniamo che quest’ultimo sia il modo di procedere, l’unico che possa dare un senso ai tanti lutti e alla tanta sofferenza provata, ovvero prevenendo quelli futuri a causa dei mutamenti climatici a cui sembriamo inesorabilmente destinati.

Il modello a cui ispirarsi, qui non può non essere quello della *ricostruzione post-bellica* di 75 anni fa, che grazie alla Lotta di Liberazione, permise all’Italia di uscire da un’immane tragedia non per ritornare al Paese com’era prima della guerra, ma per inaugurare una nuova società migliore più democratica e più giusta.

Certamente le **misure di sostegno e ristoro sia a livello nazionale che regionale**, soprattutto quelle a fondo perduto, per imprenditori e aziende, così come le **azioni di accesso al credito e di garanzia bancaria** per permettere una rinegoziazione dei mutui o la negoziazione di nuovi, gli **sgravi fiscali** e l’**abbattimento dei costi e dei canoni**, le **proroghe dei termini amministrativi e processuali** sono importantissime e **vanno estese a tutte le categorie**. Ci sono infatti numerose categorie ancora escluse; ne citiamo due, fondamentali per sviluppare la coscienza collettiva del nostro paese che non vogliamo assolutamente compromettere o indebolire: i lavoratori intermittenti dello spettacolo e della cultura e i lavoratori del turismo.

Ma la vera rinascita non può partire solamente da misure di mitigazione e riduzione del danno, bensì dalla creazione di nuove opportunità di lavoro attraverso dei piani di sviluppo intelligente. Il lavoro è il primo diritto sancito dalla nostra Costituzione all’art.1.

I lavoratori del sistema socio-sanitario regionale sono stati encomiabili nell’affrontare l’emergenza, ma è risultata chiara anche la totale assenza di qualsiasi piano per la gestione di emergenze di tipo sanitario, in termini di strutture specialistiche, di sistemi di produzione e approvvigionamento di dispositivi, di sistemi di monitoraggio e diagnosi nonché di idonee strutture di isolamento per persone con diversi gradi di autonomia. Altrettanto chiara è stata la fragilità del sistema della sanità territoriale, che deve gestire le situazioni di cronicità. Non esiste solamente la medicina di prestazione.

**Ciò non è però raggiungibile senza una fortissima azione per garantire la sicurezza e la salute sui posti di lavoro e un’adeguata rete di protezione e riduzione dei rischi per i lavoratori e le loro famiglie. Non c’è lavoro sicuro se non c’è lavoro in sicurezza.**

Ci sono molte proposte concrete sul tavolo, alcune delineate anche dai numerosi centri di eccellenza scientifica presenti nella nostra regione, che si dichiarano disponibili a guidarle. Porle in atto è da considerarsi come prioritario e centrale per la ripresa.

L’infrastruttura telematica ha permesso la sperimentazione di numerose buone pratiche di lavoro e di attività a distanza, ma purtroppo queste non hanno coinvolto tutti le fasce sociali e tutti i territori. Nella nostra comunità sono state dunque scavate divisioni e *disparità digitali* ancora più profonde di quelle che già c’erano. Se queste forme di lavoro non vengono disciplinate e tutelate si rischia di avviare nuove forme di sfruttamento.

Infine, proprio in una regione a così alta concentrazione di conoscenza e ricerca, i settori dell’innovazione digitale, sociale, bio-medica e bio-medica sono stati coinvolti in modo estemporaneo e abbiamo visto ancora una volta una gestione improntata ad un “governo dei tecnici” inteso come eufemismo per indicare un “governo burocratico”.

Attraverso il dialogo con svariati rappresentanti del sistema socio-economico della regione FVG e nazionale svolto in questi mesi, nonché un’attenta riflessione condotta all’interno dei nostri gruppi di elettori, elenchiamo una serie di temi, con proposte e spunti che possano informare una nuova stagione legislativa.



## AZIONI A MEDIO TERMINE

Sono necessari 7 PIANI DI SVILUPPO A BREVE E MEDIO TERMINE.

### 1. PIANO DI OPERE PUBBLICHE

a. *Settore sociosanitario.* Vanno avviate o guidate ad un rapido completamento *nuove importanti opere pubbliche nel settore ospedaliero e assistenziale*, che permettano una gestione di situazioni epidemiologiche meno emergenziale. “Non va trascurato il fatto che ci possa essere un secondo picco dell’epidemia a breve.” (Così scrivevamo lo scorso giugno – profeti di un evento che si è realizzato drammaticamente) Vanno pertanto anche *completate rapidamente le opere di ristrutturazione e di realizzazione dei lotti mancanti nei grandi ospedali*. All’interno di questi vanno create strutture che permettano di gestire ampi flussi di pazienti in sicurezza, garantendo accessi sicuri ai loro familiari. È da valutare con decisione anche *la riconversione con finalità di ricerca, profilassi e assistenza sanitaria ex strutture ospedaliere o militari dismesse*.

b. *Infrastrutturali digitali.* Tutti i cittadini del FVG, senza distinzione, devono diventare *cittadini digitali* con pari dignità e quindi avere accesso, indipendentemente dal territorio nel quale risiedono, ad una connettività che permetta loro di lavorare ed apprendere a distanza in modo adeguato. Non devono più esserci distinzioni in zone bianche, grigie o nere. Va qui sottolineato che non ci si può ritenere soddisfatti solamente di un’alta percentuale di coinvolgimento. La cittadinanza digitale *o è di tutti oppure non lo è*. Vanno quindi varati *programmi di formazione per lavoratori, per anziani e per le fasce deboli* in modo da sostenere e animare ampi *processi di alfabetizzazione* che permettano la piena espressione della propria attività e personalità attraverso le modalità digitali. A questo fine è necessaria la *messa a punto di servizi di supporto tecnico*. Molti oggi hanno un cellulare e dunque esiste almeno in linea di principio la possibilità di una connettività intelligente, ma ancora tante abitazioni non hanno un accesso di qualità alla rete che permetta un uso veramente intelligente di tali tecnologie. Molti cittadini anziani poi non hanno facilità di accesso attraverso le interfacce più diffuse, si pensi a persone ipovedenti. Inoltre va sviluppato il *software libero* per contrastare i costi della dipendenza da multinazionali e il conseguente colonialismo digitale di cui l’Italia soffre da decenni. Vanno dunque sviluppati sistemi *open source* e *cloud* pubblici così da incentivare anche questo settore economico.

c. *Trasporti.* Il tentativo di garantire il pieno diritto allo studio è naufragato di fronte alla fragilità del sistema dei trasporti soprattutto nel territorio del Friuli Centrale. Questa è l’occasione di un suo potenziamento riprendendo anche le nostre proposte di metropolitane leggere che colleghino rapidamente i capoluoghi e i centri minori più popolosi.

### 2. PIANO DI SVILUPPO DI RETI SOCIALI E SANITÀ TERRITORIALE PUBBLICA

a. *I servizi agli anziani, disabili e bambini*, che sono spesso gestiti da cooperative del terzo settore, sono stati quelli che si sono dimostrati più fragili, ma anche quelli dei quali si è più sentita l’assenza. Va avviata un’azione di *irrobustimento del loro assetto* e della loro attività che le renda *più resilienti* adesso che sono state finalmente riconosciute centrali nell’emergenza.

b. Va incentivato e favorito l’accesso alle *strutture di prima infanzia*, nonché la costituzione di nidi aziendali, nidi familiari ed esperienze di “banca del tempo” al fine di integrare l’offerta di accoglienza già esistente.

c. La *Sanità territoriale pubblica* a partire dai Medici di Medicina Generale, alle Residenze Sanitarie Assistenziali, e ai Centri Diurni *va irrobustita e potenziata*. Queste tipologie di servizi medico assistenziali sono quelle che più direttamente hanno risentito dell’emergenza, ma proprio le loro difficoltà e debolezze hanno reso più taglienti le difficoltà provocate dall’epidemia.

d. I settori dei *servizi alla persona* sono stati quelli più colpiti. Va dunque avviato un *piano di*

*ricostruzione innovativo* che permetta a tutte queste attività di *ripartire con nuove modalità più resilienti*. Queste attività spesso di carattere artigianale o svolto da cooperative sono indispensabili per assicurare una qualità della vita e un benessere a tutti i cittadini e costituiscono l'ossatura delle reti sociali.

### **3. PIANO DI SVILUPPO DI IMPRENDITORIA INNOVATIVA E DI INNOVAZIONE IMPRENDITORIALE**

- a. *Start-up*. La rivoluzione digitale che si è realizzata spontaneamente deve avere *risorse a fondo perduto* per poter esprimere tutta la sua potenzialità.
- b. *Smart Specialization Strategy*. Bisogna sostenere con tutti gli strumenti della programmazione regionale nazionale ed europea le aziende nei settori più maturi di sviluppare *strategie di resilienza e flessibilità* gettando le basi per il pieno utilizzo dell'*Internet of Things*.
- c. Vanno sviluppate e favorite la condivisione della conoscenza attraverso la *stipula di accordi con le altre regioni, lo Stato e l'UE* per promuovere la ricerca medica con finalità pubblica, al fine di evitare che i benefici della ricerca restino concentrati in poche mani e non diventino patrimonio comune.

### **4. PIANO DI TRANSIZIONE ENERGETICA E DI SVILUPPO DELL'ECONOMIA CIRCOLARE**

Finalmente è venuto il momento di porlo in essere con un'azione molto forte di:

- a. *incentivi corrisposti sulla base di indicatori misurabili*;
- b. piano per la progressiva *eliminazione delle diverse tipologie di combustibili fossili* con tempi certi, come il gasolio BTZ ad esempio. Ogni transizione dallo *status quo* crea lavoro;
- c. *sviluppo dei sistemi di teleriscaldamento e recupero di energia da grandi impianti industriali*. Da oltre 5 anni giace un progetto per sfruttare attraverso una strategia pubblico-privato il calore che le grandi acciaierie come l'ABS devono comunque disperdere nell'ambiente.

### **5. PIANO DI TUTELA DELLA SICUREZZA DEI LAVORATORI E PIANO DI REGOLARIZZAZIONE DEGLI IMMIGRATI PER CONTRASTARE IL LAVORO NERO E LE NUOVE INFILTRAZIONI MAFIOSE**

La *regolarizzazione degli immigrati e la lotta al lavoro nero* non sono solo imperativi morali ma anche una necessità economica, sociale e sanitaria. Il lavoro in contesti di sicurezza è un diritto per il singolo lavoratore ma anche una tutela per l'intera comunità. È necessaria una intensa sensibilizzazione pubblica e la definizione di *percorsi di emersione del sommerso e formazione alla sicurezza*.

### **6. PIANO DELLE EMERGENZE EPIDEMIOLOGICHE**

Va varato un piano di sanità territoriale integrato, che permetta una *gestione domiciliare di alto livello per gli anziani, i disabili*. Il sistema delle RSA, delle case di riposo, dei centri diurni, dei plessi scolastici deve essere *preparato a sostenere la completa riapertura entro* (originariamente si scriveva *l'autunno* ma oggi va scritto purtroppo) *primavera, in completa sicurezza*.

### **7. PIANO PER IL SETTORE DELLA CULTURA e SPETTACOLO**

Numerose sono le azioni necessarie per sostenere questo settore così colpito ma così indispensabile per il ruolo che l'Italia svolge nel mondo. Ecco un elenco minimale:

- a. approvazione della disciplina delle Imprese culturali e creative. Va garantito l'accesso alla liquidità e assicurate idonee garanzie a copertura dei finanziamenti per le Imprese, anche attraverso crediti di imposta e voucher. Gli "Art Bonus" e "Bonus Cultura" vanno estesi;
- b. istituzione del Fondo per lo sviluppo delle attività culturali e creative;
- c. istituzione delle Zone Franche della cultura;
- d. utilizzo di immobili pubblici per attività culturali e creative;

- e. incentivi fiscali per il settore cinematografico e audiovisivo;
- f. misure a sostegno delle imprese nel settore dell'editoria;
- g. fondo giovani per la cultura e per il reclutamento di personale ausiliario.

## **8. PIANO PER LA SCUOLA**

L'esperienza della sospensione a fine febbraio dell'anno scolastico e la necessità di sviluppare modalità di didattica alternative ha acceso il riflettore su una serie di problemi che richiedono una visione strategica sia di breve che di medio termine:

- a. *investimenti in formazione* per il personale docente per le modalità di didattica a distanza, con particolare attenzione alla scuola primaria e alla docenza nei confronti di soggetti più deboli;
- b. sostegno alle famiglie per l'acquisto di *tablet* o alle scuole per consentire *prestiti in comodato*;
- c. un *piano straordinario per fronteggiare il rischio di abbandono scolastico* per studenti in obbligo scolastico;
- d. un piano di adeguamento infrastrutturale per la *messa in sicurezza dei plessi scolastici* più obsoleti;
- e. introduzione nelle scuole secondarie di *un'ora integrativa di prevenzione sanitaria, stili di vita sani e tutela ambientale*;
- f. diffusione e implementazione della cultura dell'*open source* quale modalità didattica interna al sistema scolastico regionale.

## **AZIONI A BREVE TERMINE**

1. Va condotta un'analisi attenta volta a individuare *tutte le categorie oggi escluse da contributi e strumenti per la riduzione del danno*. Due esempi: la categoria degli ambulanti, la cui attività non essendo disciplinata né a livello statale né a livello regionale, ma solo a livello municipale, è sfuggita dal novero delle categorie prese finora in considerazione; le imprese culturali non lucrative, a prescindere dalla forma giuridica attraverso la quale operano. Entrambe vanno rese più resilienti e valorizzate.
2. Un piano rivolto alla *piccola imprenditoria a "kilometro zero"* nei settori primario e terziario dei servizi. Molte delle misure di sostegno previste sono rivolte ad aziende ed operatori che erano *in bonus* con il sistema del credito. Ma noi *non possiamo permetterci di perdere quell'imprenditoria che era già in difficoltà prima della crisi*.
3. Un'azione forte per *l'abbattimento dei tempi di attesa per le liquidazioni da parte dell'amministrazione pubblica*. Le fatture da corrispondere, siano esse derivanti da risorse proprie o europee, devono essere liquidate più rapidamente e in modo puntuale e non si devono formare quei complessi ingorghi di atti burocratici che bloccano certe liquidazioni in attesa del passaggio conclusivo unitario. Il blocco dei pagamenti e la mancata liquidazione dei debiti stanno pesando soprattutto sulle imprese del terzo settore sia nell'ambito della cultura che del sociale.
4. Un piano che permetta di *individuare rapidamente strutture nelle quali garantire a persone positive, con diversi livelli di autosufficienza, un isolamento dignitoso, qualora necessario, anche attraverso la riqualificazione di aree ex militari o ospedaliere dismesse*.
5. *Irrobustimento dell'infrastruttura telematica*. Vanno completati gli interventi infrastrutturali ma anche avviate *azioni positive di formazione* volte a promuovere una cultura di autentico *smart working*, di *conferenza a distanza* e di *didattica e formazione a distanza*. Questo piano telematico dovrebbe garantire connettività omogenea nel nostro territorio abbattendo le disparità *anche attraverso la consulenza per Open Source*.

6. Un *reddito di cittadinanza allargato* soprattutto ai nuovi “espulsi” dal mondo del lavoro (settori che non potranno ripartire, o ripartiranno con molto ritardo), e dei lavoratori senza tutele perché spesso lavoratori “a chiamata”, e lavoratori “stagionali” nei settori del turismo e dei viaggi aerei.
7. Va guidato un piano di *sburocratizzazione e digitalizzazione intelligente* delle pratiche regionali e degli enti locali.
8. Va avviato un osservatorio delle *buone pratiche e percorsi di telelavoro* per porre in essere *misure migliori di conciliazione dei tempi e di vita*.
9. Va avviato un piano per il *turismo montano estivo*, con una forte azione di sostegno alle associazioni quali il CAI per la *riqualificazione dei percorsi e della rete dei rifugi* e del *turismo soft*.

## AZIONI LEGISLATIVE

1. Creazione di un **osservatorio d'innovazione sociale** non solamente per individuare le **criticità e le buone pratiche**, quali quelle legate alla solitudine, ma anche volto alla ricostruzione e al consolidamento di **reti sociali**. Solamente così è possibile realizzare un'autentica **innovazione sociale**. Le fasi di isolamento e di *lockdown* hanno evidenziato l'importanza e la mancanza delle reti sociali e amicali nel fronteggiare le quarantene contumaciali, e hanno anche evidenziato il rischio di un forte deterioramento presso gli anziani e le fasce deboli delle condizioni psicofisiche di benessere e quindi favorito il declino cognitivo la depressione fino al delirium. Si deve valorizzare al riguardo il contenuto della Legge n. 18/2020 sul contrasto alla solitudine.
2. **Legge sull'utilizzo dei Software Open Source.**
  - a. Incentivi per la sua attuazione e penalità per le amministrazioni pubbliche che non utilizzano *Software Open Source* quando possibile.
  - b. Istituzione di una *Task Force* di supporto che coinvolga associazioni e operatori, anche appartenenti ad associazioni non a scopo di lucro, per sostenere chi lo deve mettere in pratica.
3. **Legge di sostegno economico alle imprese start-up ad alto contenuto di conoscenza e sostegno alle imprese tradizionali nella diffusione dell'innovazione digitale e della transizione allo smart working.**
4. **Legge di sostegno alla transizione energetica, all'efficientamento energetico e all'economia circolare** (si veda la Pdl n. 77 “*Disposizioni per la promozione di iniziative e azioni positive volte alla limitazione di emissioni di CO2 da fonti fossili e al riscaldamento globale antropogenico*”)
  - a. Incentivi per la sua attuazione e penalità alle amministrazioni pubbliche o a chi richiede contributi se non applicata.
  - b. Istituzione di una *Task Force* di supporto che coinvolga associazioni e operatori per sostenere chi la deve mettere in pratica.

## Consigliere regionale Walter Zalukar - Gruppo Misto

### Proposte per una “rinascita sostenibile e resiliente” della Regione FVG dopo l'emergenza epidemiologica - Focus sulle politiche sanitarie e socio-sanitarie

#### Premessa

Il *Recovery Fund* offre l'occasione da una parte di riformare dalle fondamenta intere aree dell'apparato pubblico e dall'altra di rilanciare l'economia privilegiando i settori più promettenti sotto l'aspetto dello sviluppo futuro e a più alto valore aggiunto. Quanto alla prima si pensi al generale ammodernamento della burocrazia, allo snellimento della giustizia e a un rilancio della sanità pubblica. Quanto alla seconda occasione, l'intervento potrebbe riguardare una moltitudine di settori che vanno dalla professionalizzazione dei lavoratori, alle politiche di risparmio energetico, dall'innovazione tecnologica alla ricerca applicata.

L'intendimento di questo documento non può e non vuole essere l'elaborazione dettagliata di quello che per portata e complessità si configura come un vero e proprio Piano Marshall Europeo. In questa sede ci si limiterà ad individuare alcuni interventi specifici, riguardanti il Friuli Venezia Giulia, ascrivibili ad un settore, quello della sanità, che è stato messo a dura prova dall'impatto epidemico.

È tuttavia corretto sottolineare che, sebbene la sanità regionale sia riconducibile principalmente ad una funzione pubblica, il settore ha forti implicazioni di carattere economico, in quanto la salute è per definizione prima risorsa dell'economia e lo stato economico, specularmente, determinante della salute. Per questo motivo gli interventi in quest'area stanno a cavallo tra gli strumenti atti a rafforzare diritti e le occasioni volte all'ammodernamento del settore pubblico ed al rilancio economico.

La sanità, infatti, è un'"industria" volta sì alla tutela di diritti, ma al contempo:

- è un importante datore di lavoro, spesso ad alta specializzazione;
- è fattore determinante di crescita del PIL;
- è attigua a settori ad alto valore aggiunto come la farmaceutica o la robotica;
- è tecnologicamente avanzata anche dal punto di vista edilizio data la complessità costruttiva;
- è attigua al mondo della ricerca in diverse branche che vanno dall'economia alla genomica.

Per i motivi sopra elencati, si indicano per il FVG cinque prioritarie aree di intervento da realizzare nel medio lungo termine attraverso gli strumenti messi a disposizione dal *Recovery Fund* nel settore della salute, includente le partite sanitarie, socio-sanitarie e socio-assistenziali.

#### 1. La riqualificazione delle sedi ospedaliere

Se la scelta delle funzioni e l'organizzazione delle cure devono seguire il progresso della medicina supportata da evidenze scientifiche, dell'economia sanitaria guidata da moderni criteri di costo-utilità (*value for money*), l'evolversi della giurisprudenza a tutela di un diritto fondamentale (si pensi alle implicazioni etiche) nonché l'affinamento delle capacità di management, allo stesso modo la struttura degli ospedali deve anch'essa conformarsi alle mutate esigenze; in altri termini il contenitore deve adattarsi al contenuto e, in un processo circolare, quest'ultimo può a sua volta condizionare positivamente il funzionamento e l'organizzazione.

Il *Recovery Fund* è l'occasione per ammodernare strutturalmente gli ospedali sia *Hub* che *Spoke* rispettivamente ad alta tecnologia e ad alta assistenza destinati a pazienti acuti, non autosufficienti per motivi legati alla patologia o alle procedure interventistiche da attuare.

L'azione di rimodernamento deve tener presenti alcuni aspetti organizzativi quali:

- l'organizzazione per "processi" (percorsi di diagnosi e terapia), superando definitivamente le suddivisioni per funzioni o competenze;
- il modello dipartimentale, fondato su interdisciplinarietà e integrazione;
- la necessità di degenze con differenti livelli di intensità di cure, ma con ambienti a misura d'uomo, sicuri, confortevoli, con garanzia di *privacy*, quindi senza dover vivere in eccessiva promiscuità con altri, e con la facoltà di ricevere i parenti senza vincoli ingiustificati.

Negli ospedali del futuro pertanto va assicurato massimo comfort alberghiero alle modalità di degenza: camera con letto singolo più letto per familiare/accompagnatore, ma predisposta con impianti per ospitare due letti per pazienti, anche se da un punto di vista gestionale dovrà essere privilegiato l'utilizzo da parte di un singolo paziente con eventuale familiare/accompagnatore (è ovvio che ciò non vale per le terapie intensive organizzate con degenza in *open space*, ma con disponibilità di box dedicati a pazienti coscienti).

Infine non va sottovalutato l'aspetto economico di un simile intervento perché funge da autentico volano di settori diversi da quello strettamente sanitario: l'edilizia sanitaria, infatti, è particolarmente complessa dal punto di vista progettuale e tecnologico ed è quindi capace di attivare professionalità di alto livello per realizzare un prodotto ad alto valore aggiunto.

## **2. Il ruolo dei piccoli ospedali**

La LR n. 13/1995 aveva traghettato la sanità regionale verso la sanità moderna chiarendo il ruolo dell'ospedale e quello della sanità territoriale. La riduzione dei posti letto e lo sviluppo del territorio miravano ad aumentare l'appropriatezza e la qualità delle cure e non erano dettati da sterili logiche di razionamento delle risorse finanziarie. Negli anni questa complessiva impostazione avrebbe avuto bisogno di una revisione, di un rilancio e di una rimodulazione in rapporto all'evolvere delle tecnologie disponibili, della struttura della popolazione e dell'epidemiologia. Le riforme che si sono succedute hanno risposto poco e male e comunque parzialmente a questa esigenza.

In particolare, la LR n.13/1995 aveva approcciato la problematica dei cosiddetti piccoli ospedali (ex articolo 21 della LR n. 13/1995), e i Piani a medio e lungo termine succedutisi non avevano dipanato la matassa: semplicistiche chiusure e parziali riconversioni hanno dimostrato negli anni di aver semplicemente depauperato l'assistenza sanitaria dei territori su cui quei piccoli ospedali insistevano allontanandosi proprio dai criteri di appropriatezza e efficacia delle cure. Le cause di questo mancato rinnovamento sono attribuibili a limitate capacità di visione politica e manageriale, ma soprattutto all'esigenza del contenimento della spesa e di un effetto collaterale negativo del processo di aziendalizzazione, ossia una gestione ragionieristica della sanità. Del resto sostenuta di fatto anche dal governo centrale con gli standard previsti dal DM 70/2015 "Balduzzi", la cui validità viene ora messa in discussione proprio dalla pandemia, tenendo conto anche del fatto che Paesi europei quali Francia e Germania hanno un numero di posti letto molto più elevato in rapporto alla popolazione di quanto indicato dal suddetto DM.

Anche grazie al *Recovery Fund* sarebbe ora possibile superare quell'approccio limitante e ripensare ad un ruolo importante per i piccoli ospedali. Non si tratta di trasformarli in copie in scala di ospedali di rete, ciò non risponderebbe a criteri di efficacia e sicurezza, ma si può ipotizzare un loro ruolo quali presidi di prossimità attraverso l'attivazione/mantenimento di funzioni ospedaliere di base in raccordo con gli ospedali *Hub*. Potrebbero essere ospedali di Comunità (quindi eventualmente con presenza dei MMG), oppure presidi che comunque saranno a supporto delle comunità, con presa in carico integrata e cura di pazienti svolgendo, per di più, un attivo ruolo di accoglienza di prossimità. Possono svolgere funzione di filtro verso ospedali *Hub* consentendo a questi ultimi maggior spazio per occuparsi dell'alta specializzazione. E inoltre, come valore aggiunto, ciò garantirebbe la possibilità di una risposta di sistema assai più ampia e articolata nell'eventuale ripetizione di eventi emergenziali.

### **3. Potenziamento della rete dei servizi territoriali sanitari, sociosanitari e socioassistenziali**

La lunga fase epidemica ha messo in luce la necessità di disporre di un forte sistema di servizi territoriali, unanimemente riconosciuti come pilastri portanti della rinascita rispetto ai problemi preesistenti all'era COVID e alla *preparedness* per affrontare gli attuali ed i futuri scenari di contrasto alla diffusione del virus e di offerta di cure più efficaci ed efficienti, anche per ridurre l'afflusso e l'affollamento degli ospedali, che al pari necessitano di potenziamento e riqualificazione.

Questa Regione negli ultimi anni ha adottato varie riforme ed atti volti al progresso dei servizi territoriali, con precise volontà di integrare le componenti sanitarie, sociosanitarie e socioassistenziali, ma per vari aspetti e ragioni, non esclusivamente di tipo finanziario, sono rimasti parzialmente incompiuti o, per altri aspetti, non pienamente attuati. Si presenta ora l'occasione per il rilancio ed il completamento di quei percorsi volti a dare centralità ai Distretti.

Le nuove risorse e programmi andranno indirizzati a potenziare in modo coerente la prevenzione, l'assistenza ambulatoriale, domiciliare, residenziale. Prossimità, continuità, qualità, integrazione sono le parole chiavi che guideranno questo cambiamento. In coerenza, Distretti e Dipartimenti territoriali (di Prevenzione, della Salute Mentale) andranno rafforzati con significativi incrementi delle dotazioni strutturali, delle tecnologie, del personale. La digitalizzazione dei processi produttivi è trasversale al tutto, base fondativa indispensabile per il cambiamento positivo. L'Assistenza domiciliare e residenziale saranno i punti focali su cui intervenire, come ben si è dimostrato necessario durante la pandemia.

**LE DOTAZIONI STRUTTURALI:** le sedi dei servizi distrettuali, ampliate o realizzate ex novo, dovranno essere di adeguate dimensioni e qualità, per rendere ben visibili e credibili questi baricentri per la salute delle Comunità locali. In queste sedi, assimilabili alle "Case della Comunità" del Piano Nazionale, realizzate con intelligente proporzionalità nei diversi territori rispetto alla contigua presenza di ospedali, strutture sanitarie private, ed altre offerte esistenti, troveranno collocazione: nuovi ambulatori dell'assistenza primaria, quindi della medicina generale (MMG aggregati secondo le nuove forme; USCA), della continuità assistenziale (MCA), i pediatri convenzionati (PLS), la medicina specialistica territoriale, le sedi dell'assistenza domiciliare, dell'UVD, i servizi per la disabilità (di tutte le età), i servizi per le vaccinazioni, i servizi consultoriali e per l'assistenza all'infanzia-adolescenza, per la salute mentale e le dipendenze, l'assistenza farmaceutica. Fondamentale è qualificare i Punti Unici di Accesso integrati di ogni Distretto, per l'accoglienza e la prima valutazione congiunta (sanitaria e sociale) dei bisogni. Tutte queste sedi disporranno di reti informatiche interne, di spazi per le Associazioni di volontariato da integrare nelle attività di rete, per attività di educazione sanitaria e di incontro con la Comunità locale, volte a favorire l'aumento del capitale sociale, l'emersione delle risorse della cittadinanza attiva da integrare nelle reti.

Oltre alle sedi distrettuali, le sedi dei Centri di Salute Mentale devono essere incluse nei progetti di riqualificazione e revisione, per renderle omogenee nei territori regionali, adeguate per le attività diurne di una fascia di utenza sempre più giovane e, purtroppo, numerosa, sia per quelle dell'ospitalità e degenza notturna.

**LE TECNOLOGIE E LA DIGITALIZZAZIONE:** occorre colmare rapidamente i ritardi di dotazione degli strumenti diagnostici di basso costo ed alto utilizzo, non invasivi, nei servizi ambulatoriali, domiciliari e residenziali, diffondendo ampiamente gli strumenti della telemedicina, tele-visite, teleconsulti, telemonitoraggio in remoto (home care) di parametri vitali ed ambientali. L'informatizzazione di tutte le procedure deve procedere spedita, fondandosi innanzitutto sulla cartella elettronica individuale (EPR), cosa ben diversa dal Fascicolo Elettronico, che dovrà poter essere alimentata e consultata da tutti gli attori di cura, in tempo reale, così da assicurare massima continuità tra le varie fasi e *setting* di cura, evitare sovrapposizioni, ritardi (diagnostici e terapeutici), garantire efficace e tempestiva circolazione delle informazioni di rilevanza clinica ed assistenziale. Merita solo accennare all'enorme vantaggio che la EPR avrebbe portato nel testare, tracciare, trattare i casi COVID sospetti od accertati.

**IL PERSONALE:** è provato che gli effetti delle politiche di restrizione nelle assunzioni ed il blocco del

turnover degli ultimi anni hanno posto in grande sofferenza i servizi territoriali. Per assicurare omogeneità ed uniformità tra i territori, sono rapidamente da risolvere in primis gli aspetti quantitativi, per i quali è necessario procedere individuando standard ottimali delle dotazioni organiche, ben superiori a quelli attualmente definiti (condizionati nella loro ultima definizione dai dogmi dell'austerità finalmente decaduti, almeno per ora), ed anche qualitativi. Il lavoro territoriale non può essere residuale e "di scarto" rispetto a quello ospedaliero; ha precise identità, specificità, esigenze formative, se non vocazionali. Un suo connotato fondamentale è la capacità di tutti gli operatori a lavorare in team, in squadra, in modo integrato ed integrante, per cui è necessario dedicare risorse alla formazione continua. Le basi culturali cui ispirarsi sono quelle della *Primary Health Care*.

**LE CURE DOMICILIARI:** il target tipico, senza minimizzazioni per l'una o l'altra componente, sono i soggetti portatori dei bisogni connessi alla cronicità (multimorbilità), disabilità – non autosufficienza, fragilità, longevità, terminalità. A questa inarrestabilmente crescente fascia di popolazione oggi si aggiungono i malati COVID in fase acuta, penalizzati dalla insufficiente capacità di risposta degli attuali servizi di home care. Il divario tra il dichiarato, l'auspicato ed il realizzato qui si palesa molto grande. Per realizzare forti servizi domiciliari rispettosi delle esigenze dei target citati occorre considerare come irrinunciabili alcuni prerequisiti: le dotazioni di personale vanno rese adeguate. In ogni Distretto va costituito un *team* di cure domiciliari da consolidare (non ridurre, come è accaduto) nel tempo. Va radicalmente rivista l'organizzazione della presenza dei MMG (o USCA, promettente nuova risorsa) e contemporaneamente assicurata la presenza congiunta di Medici ad hoc dei Distretti. E' irrinunciabile l'integrazione con gli operatori dell'assistenza sociale per garantire cure globali; anche su questo andranno fatti investimenti strategici adeguati. Vanno rese altresì disponibili tutte le altre figure professionali (fisioterapisti, psicologi, assistenti sanitari, ostetriche, ed altro ancora), indispensabili per soddisfare le esigenze dei Piani di Assistenza Individuali (PAI), L'accreditamento dei servizi domiciliari è un altro obiettivo da perseguire urgentemente, anche per rendere possibile l'indispensabile integrazione dei provider privati, per allargare la rete e meglio rispondere alla crescente domanda. I risultati attesi devono includere sia l'aumento degli indici di copertura (percentuale della popolazione servita, necessariamente almeno del 5% degli ultra75enni), sia dell'intensità (numero di ore/accessi pro capite), con una capacità di risposta soprattutto per l'alta complessità-intensità. Tecnologie e ICT (la EPR in primis - vedi sopra) vanno resi uniformemente ubiquitari, per generare ottimali equilibri tra le cure formali (Istituzionali) ed informali (come indicato anche dalla Commissione Europea). Sono irrinunciabili per potenziare il monitoraggio, la vicinanza del supporto, la facilitazione dell'educazione al *self care*. Tutti questi elementi contribuiscono: a ridurre gli accessi in PS, i ricoveri inappropriati in ospedale e la durata della degenza, l'istituzionalizzazione; ad aumentare l'intervallo di tempo libero tra ricoveri e quindi la qualità e sicurezza di vita degli assistiti e dei familiari/*care giver*; a facilitare il *self-care*, l'*empowerment* degli assistiti e dei *care-giver*.

Infine, queste nuove cure domiciliari integrate, innovative, di alta qualità, si configurano finalmente come alternative ad altri *setting* di cura (ospedalieri o residenziali), per cui rappresentano costi sostitutivi e non aggiuntivi.

**L'ASSISTENZA RESIDENZIALE:** nelle "case di riposo" si è registrato il maggior numero di vittime. Paradossalmente ora è il settore che riceve meno attenzione. La strategia va riportata quindi su questa priorità. Nuovi, importanti fondi vanno stanziati per riqualificare le strutture esistenti (quantitativamente in FVG l'offerta globale appare diffusamente ben rappresentata dalle circa 200 strutture). Una priorità sta nel realizzare residenze in cui le stanze singole saranno la regola e il punto più qualificante del progetto. Ciò sia in vista di dare maggiore dignità e qualità agli ospiti, sia per essere pronti ad eventuali future necessità di contrasto al contagio intra residenziale. Spazi comuni, oltre che l'organizzazione assistenziale, devono rendere visibile il superamento della logica dell'assistenza ospedaliera, oggi dominante, virando verso quella dell'assistenza domiciliare. Va compiuto per questo il massimo sforzo ed investimento per riconvertire le strutture, o parti di esse, per una diversa residenzialità innovativa (case-



residenze di abitare possibile), Ancora, l'epidemia ha mostrato come sia necessario disporre di molta maggiore flessibilità e di una ampia gamma di residenze di diversa capacità assistenziale, ad esempio per poter ospitare-trasferire persone con malattia/contagio sospetto od accertato in strutture ad hoc, allontanandole da quelle originarie per contenere i contagi.

Qui si inserisce il tema della residenzialità per le cure intermedie (ovvero tra quelle ospedaliere e domiciliari), già oggi svolta in FVG dalle attuali RSA. Queste strutture distrettuali vanno potenziate per capacità ed intensità assistenziale (pertanto alternative all'ospedale, come appropriato rispetto alle esigenze del paziente), con maggiore presenza di personale di assistenza (medici, infermieri, OSS) e dimensionate in coerenza con le esigenze dei contesti locali (ovvero anche in relazione alla vicinanza di ospedali, case di cura, ecc.). Sono servizi di prossimità a tutti gli effetti e, come per le cure domiciliari, vanno ripensate e revisionate le modalità di integrazione e convenzione con i provider privati, già accreditati, per metterne in sicurezza le attività e stabilizzarne il loro inserimento nella rete della nuova offerta territoriale di alta qualità e rapida fruibilità.

Infine, è urgente realizzare in modo convinto piccole residenze destinate ad accogliere persone anziane con demenza senile e disturbo comportamentale, condizione temutissima dalle famiglie, che restano schiacciate dal peso di queste situazioni. Vanno realizzate in ogni distretto piccole strutture, o piccoli nuclei in residenze già attive, con una ricettività di 5-10 posti, attive 24/7, specializzate, con un rapporto di dotazione di personale:assistito 1:1 o al massimo 1:2, in grado di ospitare subito e di trattare in modo appropriato i casi segnalati dal PS o dal Distretto, attraverso degenze brevi (non oltre 10-15 giorni) in cui l'obiettivo è ricompensare gli squilibri-scompensi, preparare la prosecuzione delle cure e della presa in carico. Questo tipo di offerta è oggi totalmente assente e rappresenta una priorità assoluta dei nuovi progetti.

#### **4. La riqualificazione della rete dell'emergenza**

Negli ultimi anni alcune regioni hanno messo in opera un accorpamento delle preesistenti centrali operative provinciali dell'emergenza sanitaria in nome di una razionalizzazione, peraltro priva di supporti scientifici e di serie simulazioni, che avrebbe dovuto portare sia importanti risparmi che miglioramenti di qualità dei servizi. Tutto ciò non si è verificato.

In particolare, in FVG questo modello ha prodotto un notevole aumento dei costi a fronte di un contestuale calo di qualità dei servizi, riscontrati dalla stessa magistratura che ha evidenziato un grave peggioramento dei tempi di soccorso (deliberazione della Corte dei conti n. FVG/33/2018/SSR).

È doveroso ricordare che il governo del Sistema 118 si identifica con la centrale operativa, che è il centro direzionale che assicura in tempo reale il *medica! contro!* di sistema, la gestione del personale, la soluzione dei conflitti e dei problemi, il *risk management*, la formazione del personale, il rapporto puntuale e continuo con le altre massime istituzioni territorialmente convergenti a livello provinciale (Prefettura, Questura, Carabinieri, Vigili del fuoco, eccetera). In quest'ottica la dimensione provinciale del Sistema 118 appare necessaria, logica e strategica, in quanto tarata sulla reale complessità di governo capillare dei soccorsi a livello di territori omogenei, nonché sulla gestione delle centinaia di unità di personale assegnato, tra medici, infermieri e autisti soccorritori, delle risorse tecnologiche e del parco mezzi.

A garanzia dell'omogeneità della risposta sanitaria e dell'equità dei servizi di emergenza, si rivela importante procedere alla revisione del sistema di emergenza sanitaria territoriale il cui primo passo è riportare le centrali operative 118 a una dimensione di norma provinciale. Le centrali, che andrebbero ammodernate sotto l'aspetto tecnologico, strutturale e informatico, vanno poi collegate strutturalmente o funzionalmente ai Dipartimenti d'Emergenza degli ospedali, in modo da recuperare e valorizzare gli aspetti sanitari e scientifici e allontanarle dalle funzioni, assimilabili a *ca!! center*, che le "megacentrali" stanno attualmente assumendo. È altresì importante ripristinare, in parallelo al NUE 112, la possibilità di chiamate dirette al 118, per migliorare i tempi e professionalità della fase di allarme della catena dei soccorsi.

## 5. La riconversione dei lavoratori.

Il tasso di disoccupazione a febbraio si è attestato sul 10,2%. Il tasso di inattività tra i 15 e i 64 anni sul 37%. I disoccupati a febbraio sono stati 2.518.000 in aumento di 21.000 unità rispetto a febbraio 2020 mentre gli inattivi tra i 15 e i 64 anni sono stati 14.084.000 in aumento di 717.000 su un anno prima.

Il tasso di disoccupazione dei giovani tra i 15 e i 24 anni a febbraio era del 31,6% con un aumento di 2,6 punti su febbraio 2020 prima dell'inizio delle restrizioni alle attività per prevenire il contagio da Covid. I giovani al lavoro a febbraio erano 919.000, il 15,7% del totale, con un calo di 159.000 unità rispetto a un anno prima.

Come rimarcato dal documento di lavoro dei servizi della Commissione Europea (SWD(2019) 1011 final) che accompagna la Comunicazione della Commissione COM(2019) 150 final, la disoccupazione rischia di rimanere elevata anche a causa del persistente divario tra le competenze medie dei lavoratori e le competenze richieste dai datori di lavoro, inoltre tale squilibrio è aggravato dall'elevata disoccupazione giovanile che a sua volta ha ripercussioni negative a lungo termine sulla formazione delle competenze e sull'occupabilità futura dei giovani.

Da questi semplici dati si evince che la situazione occupazionale è grave. Il *lockdown* imposto dalla pandemia, nelle sue diverse variazioni cromatiche, ha messo in luce un sistema produttivo piuttosto fragile, specie in alcuni settori. L'utilizzo di risorse esogene (fondi europei) da solo non sarà sufficiente a far calare il tasso di disoccupazione e sarà fondamentale avviare in parallelo riforme strutturali nei settori del fisco, giustizia e pubblica amministrazione. Ad ogni buon conto, specie nei primi anni, le risorse esterne costituiranno un *boost* fondamentale, ma dovranno orientarsi ad azioni di lungo periodo.

La formazione delle persone che per sua natura guarda al futuro, pertanto, andrebbe incentivata nei settori che più dovranno impegnarsi a recuperare il tempo perso.

Nello specifico si pensa al settore sanitario e ai milioni di prestazioni di diagnosi e cura che, a causa del COVID-19, non sono state erogate.

A ciò va aggiunta una considerazione di carattere epidemiologico: verosimilmente le mancate cure avranno un riverbero negativo sullo stato di salute della popolazione con un preventivabile aumento delle cronicità a più intenso bisogno assistenziale.

Inoltre, lo straordinario sforzo espresso nella ricerca di un vaccino e di una cura ha messo in luce il ruolo fondamentale dell'intervento pubblico (finanziamenti e ricerca) nella ricerca clinica a fianco delle compagnie farmaceutiche private. In questa rinnovata *partnership* vanno ricercate prospettive occupazionali a tutti i livelli.

Per le motivazioni appena esposte, si crede che la riconversione di molti lavoratori (dipendenti ed autonomi) provenienti dai settori che hanno dimostrato un'alta fragilità possa essere vantaggioso e realizzabile attraverso i progetti del Fondo Sociale Europeo Plus (COM(2020) 447 final 2018/0206(COD)).

Ciò è tanto più vero per quei lavoratori non specializzati e spesso occupati nei settori che più hanno risentito delle chiusure che potrebbero beneficiare di una formazione professionale orientata al settore sanitario in sicura espansione.

Si tratta di formare una moltitudine di lavoratori nell'area dell'assistenza alla persona (OSSS), ma anche personale di *back office* per gestire, filtrare e indirizzare l'impatto di una domanda che sarà imponente nei prossimi anni. In quest'area potrebbero trovare spazio interessanti ed innovative sperimentazioni di nuove figure professionali magari orientate ad assistere e supportare le persone parzialmente non autosufficienti sia nelle attività della vita quotidiana che nel disbrigo delle pratiche giornaliere.

Non da ultimo, per i lavoratori più scolarizzati, la formazione in aree della ricerca clinica che prevede la raccolta, la manipolazione e l'elaborazione di dati, potrebbe svilupparsi in *partnership* con il privato.

Dal punto di vista strettamente economico tali azioni avrebbero il vantaggio di riconvertire i lavoratori a bassa scolarità e/o professionalizzazione di quei settori dimostratisi fragili ed eccessivamente esposti al mercato, in lavoratori più qualificati in settori non solo a più alto valore aggiunto, ma in sicura espansione.

I consueti canali progettuali del FSE –confermati e rafforzati anche nella versione FSE+– possono essere usati per la formazione di figure professionali consolidate ed esistenti (ad es. OSSS), per figure professionali solo parzialmente riconosciute e che meriterebbero maggiore attenzione (ad es. i Data Manager, fondamentali per il supporto agli studi clinici) e, sotto forma sperimentale, la formazione di nuove figure professionali orientate al settore dell’assistenza socio-sanitaria.

Come spesso avviene nei finanziamenti europei, vanno ricercate sinergie tra enti beneficiari e l’interesse europeo, specie per progettualità innovative, dovrebbe coinvolgere più Stati membri.

A questo scopo, ad esempio, la Regione potrebbe ergersi a capofila di progetti FSE che coinvolgono, oltre che gli Enti formatori, anche le Università e i possibili futuri datori di lavoro per imbastire un sistema di crediti formativi capace di garantire sì una rapida formazione immediatamente spendibile nel mercato del lavoro, ma che possa altresì essere parte di un percorso di crescita continua.

### **Conclusione**

I cinque punti sono in armonia con gli obiettivi contenuti nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza italiano discusso in Parlamento specialmente laddove mirano a rafforzare il l’assistenza territoriale ed il sistema ospedaliero, a fornire risposte omogenee in tutti i territori, integrate con il sistema sociale a garanzia di una più alta equità di accesso alle cure. Si indirizzano a realizzare: a) servizi e strutture territoriali coerenti con gli indirizzi dell’OMS sul valore delle cure primarie, baricentro di un moderno servizio sanitario pubblico; b) la digitalizzazione della sanità territoriale ed ospedaliera; c) la costruzione di ospedali sicuri e confortevoli, ad alto contenuto tecnologico.

### **Proposte per una rinascita sostenibile e resiliente della Regione Friuli Venezia Giulia dopo l'emergenza epidemiologica**

#### **1. PREMESSA**

Com'è noto, l'imperiosa pandemia da SARS-COV-2/COVID-19 ha causato la maggiore emergenza sanitaria mondiale dell'ultimo secolo.

Tale pernicioso avvenimento, tutt'ora in corso, ha provocato un altrettanto rovinosa crisi economica i cui effetti negativi si sono ripercossi sull'intero pianeta.

Anche il Vecchio Continente è stato colto di sorpresa da questo epocale evento e i leader europei consapevoli dei riflessi nefasti che esso produrrà sugli equilibri economici globali e quindi anche dei paesi membri dell'UE, con conseguenze altrettanto allarmanti sulla tenuta sociale e sul futuro delle popolazioni, hanno compreso la necessità di adottare misure condivise e draconiane per reagire alla crisi ed arginare le sue conseguenze negative. La Commissione europea ed il Parlamento europeo hanno elaborato e condiviso un piano straordinario di aiuti per permettere ai Paesi membri una pronta ripresa.

Il poderoso piano finanziario, alimentato da titoli comuni denominati Recovery Bond, prevede aiuti complessivi pari a 750 miliardi di euro, di cui 390 miliardi di sovvenzioni e 360 miliardi di prestiti.

Il pacchetto di aiuti finanziari europei non si limita però a contrastare la contrazione economica in atto, ma getta le basi per il rilancio dell'Europa in un'ottica più moderna e sostenibile per competere nelle future sfide globali.

La denominazione attribuita al Piano è *Next Generation EU*, che sta proprio a significare la visione di lungo periodo che devono assumere gli interventi del programma, volti non solo ad affrontare le sfide presenti ma, appunto, principalmente, quelle delle future generazioni. I nuovi paradigmi socio-economico ci prefigurano per l'Europa uno sviluppo più ecologico, digitale e soprattutto più capace di affrontare meglio nuove sfide negative.

Il 10 novembre 2020, in sede di Consiglio, il Parlamento europeo e gli Stati membri hanno raggiunto un accordo sia sul prossimo bilancio a lungo termine dell'UE (periodo 2021-2027) e sia su *Next Generation EU*.

Tale accordo individua i seguenti principali elementi:

1. Ricerca e innovazione (programma Orizzonte Europa);
2. transizioni climatiche e digitali eque (Fondo per una transizione giusta – programma Europa digitale);
3. preparazione, ripresa e resilienza (dispositivo per la ripresa e la resilienza rescEU – programma per la salute EU4Health);
4. politiche tradizionali, come la politica di coesione e la politica agricola comune, per garantire la sostenibilità e la modernizzazione;
5. lotta ai cambiamenti climatici, a cui verrà riservato il 30% dei fondi europei;
6. la protezione della biodiversità e la parità di genere.

Il quadro finanziario pluriennale 2021-2027, prevede le sotto riportate dotazioni totali per linea di bilancio:

	QUADRO FINANZIARIO PLURIENNALE 2021-2027 Miliardi di euro	NEXT GENERATION UE Miliardi di euro	TOTALE Miliardi di euro
Mercato unico, innovazione e agenda digitale	132,8	10,6	143,4
Coesione, resilienza e valori	377,8	721,9	1099,7
Risorse naturali e ambiente	356,4	17,5	379,9
Migrazione e gestione delle frontiere	22,7	-	22,7
Sicurezza e difesa	13,2	-	13,2
Vicinato e resto del mondo	98,4	-	98,4
Pubblica amministrazione europea	73,1	-	73,1
TOTALE QFP	1074,3	750	1824,3

L'accordo tra gli Stati membri del 10 novembre 2020, rispetto a quello precedente del 21 luglio 2020, ha prodotto il rafforzamento di dieci programmi attraverso un apporto finanziario aggiuntivo di 15 miliardi di euro.

I programmi interessati dall'incremento di risorse sono:

1. Orizzonte Europa;
2. Erasmus+;
3. EU4Health;
4. Fondo per la gestione integrata delle frontiere;
5. Diritti e valori;
6. Europa creativa;
7. InvestEU;
8. L'Agenzia europea della guardia di frontiera e costiera;
9. Aiuto umanitario.

Il sostegno dei succitati settori impegnerà oltre il 50% degli stanziamenti totali, pari a 1.824 miliardi di euro, di cui 750 miliardi, come ricordato, assegnati al Next Generation EU.

### **1.1 NEXTGENERATIONITALIA**

Anche l'Italia, come gli altri Stati membri, sta affinando il proprio Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) – NEXTGERATIONITALIA (approvato dal Consiglio dei Ministri del 12

gennaio 2021).

Le missioni e le linee progettuali, del Piano Nazionale Italiano si declinano come segue:

1. Digitalizzazione, innovazione, competitività e cultura
  - 1.1 Digitalizzazione e modernizzazione della P.A.
  - 1.2 Digitalizzazione, innovazione e competitività del sistema produttivo
  - 1.3 Turismo e cultura 4.0
2. Rivoluzione verde e transizione ecologica
  - 2.1 Agricoltura sostenibile ed Economia Circolare
  - 2.2 Energia rinnovabile, Idrogeno e Mobilità Sostenibile
  - 2.3 Efficienza energetica e riqualificazione degli edifici
  - 2.4 Tutela del territorio e della risorsa idrica
3. Infrastrutture per una mobilità sostenibile
  - 3.1 Alta velocità ferroviaria e manutenzione stradale 4.0
  - 3.2 Intermodalità e logistica integrata
4. Istruzione e ricerca
  - 4.1 Potenziamento delle competenze e diritto allo studio
  - 4.2 Dalla ricerca all'impresa
5. Inclusione e coesione
  - 5.1 Politiche del lavoro
  - 5.2 Infrastrutture sociali, famiglie, comunità e terzo settore
  - 5.3 Interventi speciali di coesione territoriale
6. Salute
  - 6.1 Assistenza di prossimità e telemedicina
  - 6.2 Innovazione, ricerca e digitalizzazione dell'assistenza sanitaria.

La straordinaria portata economica di questi interventi, unica e irripetibile nel periodo storico in cui viviamo, determinerà il futuro dell'Europa, e conseguentemente quello dell'Italia, in un contesto geo-politico e geo-economico, che può influenzare anche nuovi equilibri mondiali.

D'altronde, è risaputo che il significato etimologico del termine "crisi", dal latino *crisis* e dal greco *krísis* è quello di "scelta" o "decisione".

L'attuale straordinaria pandemia, con le sue conseguenti relevantissime ripercussioni in ambito sanitario, economico e sociale impone a tutti noi di reagire: siamo quindi tutti chiamati a fare delle scelte e intraprendere nuove strade.

Dalle criticità contingenti devono quindi scaturire delle opzioni, altrettanto eccezionali e innovative che consentano alle persone di guardare al futuro, con prospettive di miglioramento della qualità della vita, in tutti i suoi aspetti, iniziando dall'ambiente che ci circonda.

### **1.2 LA REGIONE FRIULI VENEZIA GIULIA**

La Regione Friuli Venezia Giulia, nel rispetto del PNRR, è chiamata ad individuare e a segnalare le proprie

linee strategiche, armonizzandole con la visione complessiva e con gli obiettivi generali dettati dalle linee governative.

Le scelte e le proposte regionali, non possono prescindere dall'approfondita analisi del contesto attuale e soprattutto dalla valutazione, per quanto possibile, degli scenari che si verranno a presentare nel prossimo futuro, anche rispetto agli inevitabili riflessi che l'emergenza pandemica e la crisi economica e sociale determinano.

Se l'ingente impegno economico si deve tradurre in una grande, e probabilmente unica, opportunità, le scelte che si andranno ad operare dovranno essere veramente innovative e propulsive, soverchiando inveterate visioni di sviluppo oggi concettualmente e fattualmente superate da nuovi paradigmi economici. Come propugnava Albert Einstein con una delle sue celebri frasi: *"Non possiamo pretendere che le cose cambino, se continuiamo a fare le stesse cose"*.

Nella consapevolezza che gli interventi settoriali non possono essere affrontati con un approccio nettamente distintivo e parziale - ma piuttosto con una concezione organica, in quanto ogni ambito di interesse è vicendevolmente interconnesso direttamente o indirettamente, ad altri e quindi si rende necessario conservare una visione d'insieme - di seguito ci limiteremo a trattare esclusivamente la missione 3. - "Infrastrutture per una mobilità sostenibile" e le sue sottese linee progettuali, nell'ambito del Friuli Venezia Giulia.

Si ritiene opportuno precisare che la focalizzazione su questa unica missione, seppur per sussunzione, non è determinata da ragioni di preminenza e rilevanza strategica della stessa rispetto alle altre misure d'intervento contemplate dal PNR, certamente altrettanto importanti e indifferibili, ma circoscrivere questo contributo a tale ambito è piuttosto una scelta meramente pragmatica, al fine di circoscrivere le riflessioni, evitando troppo vaste, ancorché sempre utili, digressioni.

## **2. INFRASTRUTTURE PER UNA MOBILITÀ SOSTENIBILE**

### **2.1 ALTA VELOCITÀ FERROVIARIA E MANUTENZIONE STRADALE 4.0**

Contestualizzando questa misura nell'ambito di riferimento, si rende necessario fare un breve cenno alla posizione strategica che la Regione Friuli Venezia Giulia ha rispetto all'Italia e gli Stati esteri.

Posta nel cuore dell'Europa, la Regione Friuli Venezia Giulia è il punto d'incontro fra le rotte marittime e i corridoi europei, Adriatico-Baltico e Mediterraneo e si connota come area di connessione preferenziale tra l'Italia, gli stati confinanti di Austria e Slovenia e l'Europa del centro-nord e del centro-est.

Tale collocazione geografica rende la regione una naturale area di transito ed interscambio economico, commerciale, socio-culturale e turistico.

Appare quindi naturale che sia presente nel territorio regionale un'articolata rete logistica, composta da importanti infrastrutture intermodali, portuali e aeroportuali interconnesse da collegamenti ferroviari, autostradali e stradali interregionali e internazionali.

Lo snodo focale di questo sistema di scambi internazionali terra-mare si identifica con il Porto di Trieste.

### **2.2 IL SISTEMA PORTUALE**

#### **2.2.1 Trieste**

Trieste è capolinea di collegamenti oceanici effettuati dalle principali Compagnie di navigazione mondiali. Oltre 200 treni a settimana collegano Trieste con le aree produttive ed industriali del Nord-Est italiano e del Centro Europa, con diverse destinazioni, quali Austria, Germania, Lussemburgo, Belgio, Polonia, Repubblica Ceca, Slovacchia, Ungheria, e Repubblica Ceca.

Il terminal giuliano è una realtà logistica delle più significative nel panorama italiano. Nel porto sono

impiegati circa 2mila addetti che lavorano alla gestione delle diverse attività. Ha registrato negli anni scorsi uno degli incrementi più alti in Italia per il traffico di merci mantenendo la sua forte vocazione verso il sistema di trasporto ferroviario.

Il Porto di Trieste dispone di una rete ferroviaria interna (circa 70 km di binari) integrata con la rete nazionale e internazionale, che permette a tutte le banchine di essere servite da binari con possibilità di smistamento e/o composizione dei treni direttamente nei vari terminali. I fondali del porto raggiungono una profondità di 18 metri e ciò consente una eccellente accessibilità nautica. Il Porto di Trieste può offrire un risparmio di quattro giorni di navigazione sulle rotte tra Europa ed Asia orientale, rispetto agli scali del Nord Europa e ciò si traduce in rilevanti risparmi di costi per le compagnie navali.

Con l'entrata nel nuovo secolo si è registrato, anno dopo anno, un forte sviluppo dei servizi ferroviari intermodali, da una parte, e dei traffici passeggeri e del turismo legato al mare (diporto e crociere) dall'altra. Questo profilo complesso, fatto di sedimentazione storica, competenze tecniche e risorse materiali, rappresenta il punto di forza su cui oggi il porto di Trieste può contare per recuperare pienamente il suo ruolo tradizionale di centralità nello spazio economico europeo e mediterraneo.

### **COLLEGAMENTI FERROVIARI ED INTERMODALI**

Un ruolo vitale nella catena logistica incentrata sul porto hanno i collegamenti e i servizi ferroviari. Trieste infatti è il più importante porto ferroviario del Sud Europa.

- Oltre al trasporto contenitori via treno, un'importante fonte di servizi intermodali nel Porto è rappresentata dallo sviluppo del trasporto combinato non accompagnato, che permette di caricare sul treno solo il semirimorchio.

- I servizi ferroviari disponibili raggiungono con frequenze diverse destinazioni internazionali e nazionali tra le quali: Milano e Padova/Bologna.

- La gestione dei servizi intermodali è curata dalla società Adriafer S.r.l., che organizza il trasporto intermodale, combinato e delle merci varie nel cosiddetto ultimo miglio in ambito

portuale, nonché dalla società Alpe Adria S.p.a., che cura l'integrazione di diversi segmenti tradizionali in un ciclo logistico unitario.

- Una prospettiva di estremo interesse per Trieste è quella legata all'incontro degli assi ferroviari strategici TEN-T (reti transeuropee dei trasporti), delle "Autostrade del mare" effettuati con traghetti RO-RO (Abbreviazione dell'espressione inglese Roll-on, Roll-off, con cui si indica un tipo di nave traghetto per trasporto di autoveicoli, nella quale i veicoli stessi entrano ed escono con i propri mezzi senza l'ausilio di gru o elevatori) ed i corridoi europei Adriatico-Baltico e quello Mediterraneo.

#### **2.2.2 Monfalcone**

Il porto di Monfalcone - recentemente inserito nella "Autorità di Sistema Portuale

del Mare Adriatico Orientale Porti di Trieste e Monfalcone" - è lo scalo più settentrionale dell'Adriatico e, di conseguenza, il più vicino al centro dell'Europa. Le banchine completamente attrezzate per la manipolazione di qualsiasi tipo di merce; sono operative per m. 1.500; con 9 accosti presso la banchina "Portorosega"; 2 accosti a servizio della centrale termoelettrica presso la banchina "A2A" ed 1 accosto presso la banchina De Franceschi (silos cereali). La struttura portuale dispone di un ampio parco di mezzi meccanici tra i quali gru su rotaia, 5 gru semoventi su gomma, pale meccaniche, sollevatori, trattori, carrelli di varie dimensioni, locomotori ed attrezzature anche di tipo speciale quali tramogge semoventi gommate depolverate per merci pulverulenti, pinze speciali per lo sbarco di tronchi, polipi, benne, ecc. La linea ferroviaria Trieste-Venezia/Udine-Tarvisio, con tutte le diramazioni possibili, è direttamente raccordata al porto di Monfalcone; un nuovo e moderno raccordo ferroviario a semplice binario non elettrificato assicura infatti il collegamento con lo scalo merci della ferrovia che si trova a 2 chilometri. La particolare struttura ad anelli e l'innesto del raccordo permettono di servire con facilità le banchine ed i piazzali, consentendo così alle



aziende di fruire di servizi di trasporto completi ed integrati.

### **2.2.3 Porto Nogaro**

“Porto Nogaro” si articola nelle strutture pubbliche di Porto Nogaro “Vecchio” (sito presso l’abitato di Porto Nogaro), nella struttura di Porto Margreth nonché nella banchina privata delle ex Industrie Chimiche Caffaro, cui si giunge tramite il canale artificiale Banduzzi. Il porto Margreth, posto a una distanza di 10,9 Km dal mar Adriatico e collegato allo stesso per mezzo del canale marittimo Corno ha a disposizione un bacino di evoluzione con larghezza utile pari a 250 m e uno sviluppo di banchina pari a 860 ml.

L’area portuale Margreth beneficia di 25 ettari fra banchine portuali e piazzali retro banchina infrastrutturati con raccordo ferroviario, magazzini coperti, tettoie coperte, aree di stoccaggio scoperte, aree esterne al recinto doganale, pese stradali - ferroviarie, impianto antincendio, impianto di trattamento rottami ferrosi, impianto di videosorveglianza, palazzina direzionale e aree verdi. L’organizzazione dei molteplici servizi portuali, è affidata ad operatori competenti e autorizzati.

## **2.3 GLI INTERPORTI**

### **2.3.1 Interporto di Cervignano del Friuli**

L’Interporto, adiacente allo scalo ferroviario di Cervignano, si colloca sui due corridoi plurimodali identificati dal Piano Generale dei Trasporti.

Cervignano, infatti, si trova in una posizione strategica all’intersezione del Corridoio Adriatico/Baltico che si sviluppa in direzione nord-sud collegando le regioni meridionali a quelle settentrionali dell’Europa e del Corridoio Mediterraneo che si sviluppa in direzione est-ovest, da Barcellona a Kiev.

L’Interporto Cervignano del Friuli è collocato in posizione baricentrica rispetto ai porti (Porto Nogaro a 11 km, Porto di Monfalcone a 29 km, Porto di Trieste a 48 km).

L’Interporto è collegato all’autostrada A4 tramite:

- il casello di Palmanova (SR 352) Km 7. È stato realizzato il primo lotto della variante alla S.R.352 e la bretella di collegamento che permette l’accesso diretto all’Interporto;
- il casello autostradale di Villesse (SR 341) Km 11;
- il casello autostradale di S.Giorgio di Nogaro (SR14) Km 12.

Sull’Interporto confluiscono le linee ferroviarie:

- Venezia – Trieste;
- Cervignano – Palmanova;
- Udine – Tarvisio.

I treni in arrivo nella Stazione di Cervignano Smistamento, vengono consegnati dalle imprese ferroviarie alla manovra eseguita in autoproduzione dalla Interporto, che provvede all’introduzione nella struttura tramite l’asta di manovra di 570 metri. Collegamenti con le infrastrutture aeroportuali

L’Interporto è collegato attraverso l’autostrada A4 all’aeroporto internazionale di Trieste (Ronchi dei Legionari), il cui bacino di traffico ha valenza regionale. La distanza tra i due è di 15 km.

### **2.3.2 Interporto Centro Ingrosso di Pordenone**

Il Centro Logistico ha una superficie di 72.000 m<sup>2</sup>, di cui 30.000 m<sup>2</sup> di magazzini a bassa e alta intensità di stoccaggio delle merci.

All'interno di Interporto operano importanti corrieri espressi, del trasporto e della logistica, sia nazionali che internazionali. Ad essi viene messa a disposizione una vasta gamma di magazzini personalizzabili, sia di tipologia gomma-gomma sia gomma-ferro.

I depositi possono essere utilizzati per attività no-food oppure, opportunamente predisposti, per la logistica del freddo. La flessibilità dei magazzini permette ad ogni cliente di modellare lo spazio secondo le proprie necessità operative. I locali hanno un'altezza sottotrave di 6 e 9 metri e sono dotati di impiantistica avanzata. Ogni magazzino può contare su un ampio piazzale che permette di migliorare la movimentazione delle merci e ottimizzare i fattori di carico e scarico del materiale.

Grazie allo scalo con standard europei e la presenza in questo territorio dei corridoi Adriatico Baltico da una parte e quello mediterraneo dall'altra, Pordenone rappresenta uno snodo verso le varie direttrici e un raccordo con gli altri scali del Nordest.

### **2.3.3 Autoporto di Gorizia "S. Andrea"**

L'interporto di Gorizia è una piattaforma logistica intermodale che si estende su un'area di 600.000 mq ed offre una vasta gamma di servizi al commercio internazionale ed al trasporto su strada e su rotaia da e per i Paesi del Centro/Est Europa.

La realizzazione è avvenuta in fasi successive, a partire dal 1982, in base alle scelte strategiche, agli indirizzi ed ai finanziamenti previsti con i cosiddetti "Accordi di Osimo" sottoscritti nel 1975 tra l'Italia e l'allora Jugoslavia e tradotti in legge con il D.P.R. 06/03/1978 n. 100.

Sempre nel 1982 venne poi costituita SDAG (Stazioni Doganali Autoportuali di Gorizia).

La fisionomia assunta in più di trent'anni dal compendio, costituito da infrastrutture adibite a magazzini, uffici, attività artigianali, servizi, parcheggi, viabilità, raccordo ferroviario, sistema delle stalle per animali in transito, servizi doganali e di spedizione, non è venuta meno anche dopo l'avverarsi della fase più significativa del processo di allargamento dell'Unione Europea, con l'ingresso nella Comunità nel 2004 della Slovenia che, con tutta evidenza, ha determinato una profonda modifica delle funzioni e delle attività esercitate soprattutto nell'ambito confinario.

Dal 27/04/2010 il Comune di Gorizia, proprietario degli immobili, è diventato socio unico.

L'ubicazione dell'Interporto è strategica per gli scambi Mitteleuropei grazie all'accesso ai Corridoi TEN-T, la struttura si trova infatti sul confine tra l'Italia e la Slovenia, nel punto di connessione tra l'autostrada italiana A34 che si dirama dall'autostrada A4 (parte della strada europea E70) presso lo svincolo di Villesse in direzione Gorizia, e l'autostrada slovena H4 che collega l'A1 con Lubiana.

Il complesso si colloca dunque in un punto d'incontro di diverse direttrici in prossimità del sistema portuale dell'Alto Adriatico e dell'Aeroporto di Trieste

### **2.3.4 Interporto di Trieste (Ferneti)**

L'Interporto di Trieste INT è una infrastruttura dedicata alla logistica intermodale situata in prossimità del confine italo sloveno di Ferneti.

Posizionato lungo le direttrici dei Corridoi Europei Adriatico Baltico e Mediterraneo, è un hub strategico di connessione per i traffici merci tra i mercati dell'Europa Centro-Orientale ed il bacino del Mediterraneo.

La piattaforma offre moderne strutture e innovativi servizi agli operatori del trasporto nazionali e internazionali, configurandosi anche come area retroportuale di supporto ai terminal marittimi del Porto di Trieste, Monfalcone e Capodistria (SLO).

Struttura:

Il terminal offre moderne strutture e innovativi servizi logistici e intermodali agli operatori del trasporto nazionali e internazionali, configurandosi anche come area retro portuale di supporto ai terminal

marittimi del Porto di Trieste, del Porto di Capodistria (SLO) e del Porto di Monfalcone.

Su un totale di 350.000 metri quadrati, l'Interporto di Trieste offre 160.000 metri quadrati di aree infrastrutturate di cui 30.000 metri quadrati di magazzini coperti, nazionali ed esteri, per deposito merce in regime di ADR e HACCP, 50.000 metri quadrati di piazzali e 80.000 metri quadrati di parcheggi per mezzi pesanti; per i servizi ferroviari sono a disposizione 6 binari, suddivisi in 2 fasci operativi.

La struttura offre anche 5.000 metri quadrati di aree direzionali, dove sono ospitate più di 30 case di spedizione, gli uffici dell'Agenzia delle Dogane ed aree destinate ai servizi di supporto agli operatori.

## **2.4 LA RETE FERROVIARIA**

La rete ferroviaria del Friuli Venezia Giulia comprende linee che si sviluppano per un totale di circa 487 km di lunghezza, di cui 472 km sono gestiti da Rete Ferroviaria Italiana (RFI) ed i restanti 15 km dalla Società Ferrovie Udine-Cividale (FUC) che gestisce l'omonima linea.

Le linee aperte al traffico sono:

- Venezia – Trieste, a doppio binario ed elettrificata, effettua servizio merci e passeggeri;
- Venezia – Udine, a doppio binario ed elettrificata, effettua servizio merci e passeggeri;
- Udine – Trieste, a doppio binario ed elettrificata; effettua servizio merci e passeggeri;
- Udine – Tarvisio (Confine di Stato Austria), a doppio binario (a binario semplice nel tratto Udine – P.M. Vat) ed elettrificata; effettua servizio merci e passeggeri;
- Bivio d'Aurisina – Villa Opicina (Confine di Stato Slovenia), a doppio binario ed elettrificata effettua servizio merci e passeggeri;
- Udine – Cervignano, a binario semplice ed elettrificata, effettua servizio merci e passeggeri;
- Casarsa – Portogruaro, a binario semplice e non elettrificata, effettua servizio merci e passeggeri;
- Sacile – Gemona del Friuli, a binario semplice e non elettrificata se non tratto Osoppo – Gemona del Friuli. Attualmente effettua servizio passeggeri nella sola tratta Sacile – Maniago. Il servizio merci è limitato alla tratta Gemona – Osoppo;
- Gorizia – Nova Gorica (Slovenia), a binario semplice e non elettrificata, attualmente effettua solo servizio merci;
- Udine – Cividale, a semplice binario e non elettrificata effettua servizio merci e passeggeri. Società Ferrovie Udine-Cividale (FUC).

Altre linee e raccordi principali gestiti da RFI o dai porti:

- Trieste Centrale – Trieste Campo Marzio, elettrificata;
- Bivio Aurisina – Bivio Viadotto;
- Trieste Campo Marzio – Villa Opicina, elettrifica e recentemente ammodernata;
- Trieste Campo Marzio – Aquilinia;
- Udine Parco - Bivio Vat, elettrificata, vi transitano anche alcuni treni passeggeri;
- Monfalcone – Porto Rosega;

- San Giorgio di Nogaro – Porto Nogaro

## **2.5 LA RETE AUTOSTRADALE**

- A4 Trieste Lisert – Torino;
- A23 Palmanova – Tarvisio (Confine di Stato con Austria);
- A28 Portogruaro – Conegliano;
- A34 Villesse – Gorizia (Confine di Stato con Slovenia);
- Raccordo autostradale 13 Sistiana – Rabuiese (Confine di Stato con Slovenia);
- Raccordo autostradale 14 Opicina – Ferneti (Confine di Stato con Slovenia);
- Raccordo autostradale 16 Cimpello – Pian di Pan.

## **2.6 L'AEROPORTO**

### **Trieste Airport - Friuli Venezia Giulia**

L'Aeroporto di Trieste, è gestito dalla società Aeroporto Friuli Venezia Giulia S.p.A. aperto al traffico commerciale, è dotato di una pista in asfalto lunga 3000 m e larga 45 m

Unico scalo aereo aperto al traffico commerciale della regione Friuli Venezia Giulia, rappresenta un'importante realtà nel tessuto economico regionale, oltre che un'opportunità di crescita e sviluppo del territorio. Opera su destinazioni nazionali ed estere.

Il polo intermodale annesso all'aerostazione, consente l'interscambio tra i vari mezzi di superficie (bus, auto e treno), include una fermata ferroviaria, un'autostazione ed un parcheggio con capacità di 1.500 posti auto. Nel 2019 lo scalo ha registrato i seguenti dati di traffico: Passeggeri n°: 783 179. Cargo t. 276,50 (Fonte: Assoaeroporti).

## **2.7 INTERMODALITÀ E LOGISTICA INTEGRATA**

L'emergere di nuove sensibilità ambientali, la crescente informatizzazione, accelerata dall'emergenza Covid-19, stanno mettendo in discussione stili di vita e forme di organizzazione dell'attività umana stratificate e consolidate nel tempo. Il tele-lavoro, la didattica a distanza e le limitazioni alla mobilità stanno lentamente cambiando usi e costumi. La spinta all'elettrificazione dei veicoli non è da sottovalutare.

Se i media propongono alle masse uno stile di vita generalmente urbano, se non metropolitano (urban, global, metro), con una tendenza all'intermodalità (kiss & ride), metropolitane, car sharing, monopattini, bici elettriche ecc, la realtà del Friuli Venezia Giulia non si addice a questi sistemi per motivi geografici, morfologici, urbanistici, antropologici e culturali. Il nostro è un modello policentrico che potrebbe meglio definirsi come globale.

Oltre alla presenza di città come Trieste, Udine, Pordenone, Gorizia e Monfalcone, con i loro conurbamenti, che sono dotate di una rete di TPL prevalentemente urbana, efficiente seppur migliorabile, il restante territorio è costretto a servirsi di un sistema di trasporti pubblici non sempre funzionale ed ottimale e più precisamente si avvale:

### **A) in parte del treno con assi est – ovest e nord – sud:**

**Ferrovia Venezia – Cervignano – Trieste** con cittadine importanti servite su questa direttrice: Latisana, San Giorgio di Nogaro, Cervignano, Trieste airport e Monfalcone – utile per la mobilità regionale verso il Capoluogo, per l'intermodalità con il Trieste Airport e per raggiungere Mestre e il resto della rete. Sarebbero da ripristinare le fermate di Muzzana, Palazzolo, Torviscosa, ecc. (centri con oltre 2.000 abitanti) e creare nuove fermate per un servizio di carattere locale in coincidenza nelle stazioni principali con quello

regionale ed interregionale.

**Ferrovia Venezia – Udine – Trieste**, con città popolate servite su questa direttrice Sacile, Pordenone, Casarsa, Udine, Cormons, Gorizia e Monfalcone, utile per raggiungere i capoluoghi di regione e Mestre, porta verso il resto della rete nazionale. Si renderebbe necessario ripristinare alcune fermate come Mossa, Capriva e Redipuglia e crearne altre, per un servizio di carattere locale in coincidenza nelle stazioni principali con quello regionale ed interregionale. Alle porte di Udine sarebbe da creare una fermata kiss & ride per i pendolari provenienti dall'hinterland per sgravare così il traffico automobilistico del centro città, stessa cosa a Fiume Veneto (Zona Pian di Pan) per sgravare il centro di Pordenone.

**Ferrovia Udine – Tarvisio**, importante dal punto di vista della mobilità transfrontaliera e turistica (vedi ciclovia Alpe Adria) da sviluppare il traffico passeggeri verso Udine e non solo con maggiori servizi e coincidenze. Stazione per la Carnia dovrebbe diventare il terminale bus per i mezzi da e per la Carnia in coincidenza con i treni Udine – Tarvisio.

**Ferrovia Udine – Palmanova – Cervignano**: utile per i collegamenti più rapidi verso Trieste e Cervignano, andrebbero ripristinate le fermate soppressate con l'istituzione di treni locali e velocizzati quelli tra i due capoluoghi, superate numerose criticità tra cui i guasti ai passaggi a livello ecc.

**Ferrovia Casarsa – Portogruaro**: utile alla mobilità degli studenti, andrebbero incrementate relazioni dirette fra Pordenone e la bassa anche con l'uso di treni bimodali diesel-elettrici.

**Ferrovia Sacile – Gemona**: necessaria la riapertura dell'intera tratta, l'efficientamento dei passaggi a livello automatici, la sistemazione dei fabbricati destinati a stazione. Oltre al turismo (serve un piano serio e coordinato con il territorio) occorrono treni passeggeri in coincidenza con i bus del TPL e con i treni su Sacile e Gemona.

#### **B) in parte del trasporto pubblico locale (corriere):**

L'avvio della gestione del trasporto pubblico locale su gomma per il mezzo della società unica TPL FVG SCARL è coinciso con l'insorgere dell'emergenza pandemica Covid-19, ma nonostante ciò alcune migliorie nella gestione degli orari sono registrabili. L'azienda ha accolto le istanze di molti territori e potenziato il servizio sulle linee di forza in alcuni orari prima scoperti. Molto è ancora da farsi, ma le condizionalità del contratto consentono ulteriori margini di potenziamento e miglioramento.

Anche in vista dell'affidamento del servizio su rotaia da parte della Regione, si dovrà promuovere una revisione del Piano dei Trasporti regionale, preceduta da un'approfondita analisi delle nuove esigenze, dei punti di forza e di debolezza, delle potenzialità inesprese e delle attuali criticità. Lo studio dovrà altresì essere accompagnato da ampio dibattito finalizzato alla più idonea riorganizzazione del trasporto pubblico locale, accrescendo l'intermodalità.

Il cittadino dovrà essere incentivato all'uso del trasporto collettivo da:

- capillarità
- puntualità
- frequenza
- rapidità
- intermodalità (coincidenze)
- sostenibilità economica
- sicurezza
- confort

Si dovrà valutare l'opportunità di utilizzare mezzi di grandi dimensioni solo sulle linee ad alta frequentazione e più piccoli 12, 18, 29 posti sulle linee periferiche e in particolare quelle montane, anche in relazione alle fasce orarie e alla diversità di utilizzazione giornaliera e/o stagionale.

Da non sottovalutare l'uso di NCC per un servizio a chiamata per fasce di popolazione fragili o zone esterne e ad elevato spopolamento.

Gli orari dovranno essere possibilmente cadenzati, e anche dalle aree marginali dovrà essere possibile raggiungere le città in tempi utili da rendere accattivante la scelta del mezzo pubblico rispetto a quello privato. Ciò potrebbe favorire il ripopolamento o limitare lo spopolamento delle aree interne e montane.

**2.8 STRADE MODERNE E SICURE PER INTERCONNETTERE GENTI E TERRITORI** Lo sviluppo della logistica merci e la mobilità privata non possono prescindere dalla presenza di una rete stradale efficiente, moderna, sicura e sostenibile. Le strade rappresentano – come sempre nella storia - elementi indispensabili per lo sviluppo economico dei territori e la maggior competitività delle imprese sui mercati. Le infrastrutture dei trasporti, in questa fase storica non possono prescindere dal trasporto su gomma, che sta vivendo una fase di forte modernizzazione in chiave ecologica con il rapido sviluppo dei motori elettrificati e ibridi.

### **3. I DISTRETTI E LE ZONE INDUSTRIALI**

#### **3.1 DISTRETTI INDUSTRIALI**

Il distretto industriale è un sistema locale formato da imprese variamente specializzate che partecipano alla medesima filiera produttiva o a filiere collegate. Quelli operanti in regione sono:

- Distretto industriale della sedia (Manzano e comuni limitrofi);
- Distretto industriale del coltello (Maniago e comuni limitrofi);
- Distretto industriale del mobile (Sacile e comuni limitrofi);
- Distretto industriale del caffè (Trieste e comuni limitrofi);
- Distretto industriale dell'agro alimentare (San Daniele e comuni limitrofi);
- Distretto industriale delle tecnologie digitali (Udine e comuni limitrofi);
- Distretto industriale della componentistica e termoelettromeccanica (tra udinese e pordenonese).

#### **3.2 LE ZONE INDUSTRIALI**

Le zone industriali del Friuli Venezia Giulia sono enti pubblici economici che promuovono le condizioni per la creazione e lo sviluppo di attività produttive nel settore dell'industria e dell'artigianato e garantiscono l'organizzazione dei servizi a livelli adeguati di economicità. Attualmente sono attive le zone:

- 1) NIP MANIAGO;
- 2) PONTE ROSSO;
- 3) COSEF;
- 4) CARNIA INDUSTRIAL PARK;
- 5) CONSORZIO INDUSTRIALE MONFALCONE – GORIZIA.

#### **4. UN NUOVO PIANO VERDE**

Un capitolo a parte è quello della rivoluzione verde e transizione ecologica prevista dalla missione 2 ed in particolare dai paragrafi:

2.1 Agricoltura sostenibile ed Economia Circolare

2.4 Rivoluzione verde e transizione ecologica

Il cambiamento climatico, la diminuzione della piovosità e l'aumento delle temperature fanno sì che l'acqua stia diventando una risorsa sempre più rara da utilizzare con intelligenza e responsabilità.

Ai fini irrigui, per favorire lo sviluppo ed il consolidamento di un'agricoltura professionale e sostenibile, si segnala l'opportunità di incrementare le zone servite dai Consorzi di Bonifica. In Friuli Venezia Giulia insistono territori - spesso a vocazione agricola - e dai quali in molti casi avvengono le prese per alimentare i canali, come la pedemontana pordenonese non servite da impianti di irrigazione. La stessa carenza si registra nella fascia collinare che va da San Daniele a Premariacco e al Cividalese, in particolare nelle aree magredili e moreniche coltivate a vigneto, ove sarebbe opportuno realizzare impianti di irrigazione localizzata o di microirrigazione.

Si propone – ove possibile – di trasformare gli impianti tradizionali a tubazioni, canalette quelli con il metodo per sommersione, per scorrimento, per aspersione o a pioggia, nei già citati impianti di irrigazione localizzata o microirrigazione.

Occorre affrontare anche il problema della salinizzazione delle falde acquifere in alcune aree della Bassa Friulana e valutare l'opportunità di realizzare uno o più impianti di desalinizzazione delle acque marine per garantire nuove fonti di approvvigionamento idrico a scopo agricolo ed industriale.

#### **5. CONCLUSIONI**

##### **5.1 PREMESSE CONCLUSIVE**

Lo scopo di questo intervento è di apportare un contributo, ancorché puntuale, al dibattito generale sviluppatosi in Regione, finalizzato a determinare le linee strategiche per gli interventi indirizzati allo sviluppo, alla crescita e all'ammodernamento del Friuli Venezia Giulia. Gli effetti di tali progetti hanno una prospettiva temporale di medio e lungo periodo, mentre l'ambito spaziale di riferimento è quello regionale, ma in un contesto relazionale di carattere interregionale, nazionale e internazionale.

Poiché la sfera di interesse della presente trattazione è quella delle infrastrutture per una mobilità sostenibile, l'alta velocità / alta capacità ferroviaria, la manutenzione stradale, oltre che di un Piano verde per il Friuli Venezia Giulia, le analisi e le valutazioni che supportano le scelte non possono prescindere dalla conoscenza del patrimonio infrastrutturale demaniale esistente, sotto il profilo delle caratteristiche costruttive, dimensionali e funzionali e dello stato manutentivo, nonché dell'adeguatezza dello stesso ai fabbisogni attuali, ma soprattutto futuri. Per ciò che concerne la previsione delle necessità future, non è compito facile pronosticare quali potranno essere gli scenari che si verranno a prospettare tra qualche decennio nell'economia, nella società e nei costumi, ma il compito della politica è di avere la capacità di comprendere con razionalità e maggior realismo possibile gli orizzonti più plausibili. La più ampia e lungimirante visione prospettica deve quindi maturare da ponderazioni basate su informazioni oggettive, derivanti dagli studi e conoscenze riguardanti i mutamenti climatici ed ambientali generali, le risorse naturali disponibili, le dinamiche geopolitiche internazionali, i flussi migratori, le nuove scoperte scientifiche e le innovazioni tecnologiche, le valutazioni comparate di analisti, economisti, sociologi, scienziati, politologi e i dati statistici di carattere demografico e socio-economico globale e locale. Un compito arduo, ma necessario.

##### **5.2 MACRO AREE DI INTERVENTO**

Molto succintamente, si possono attualmente individuare alcune macro aree di

approfondimento e prospettazione:

1. Pur essendoci tutt'oggi in corso un acceso dibattito in ambito scientifico su cause, portata ed effetti dei mutamenti climatici rilevati nell'ultimo secolo e previsti per i decenni futuri, è oramai assodato e quasi unanimemente riconosciuto che tali variazioni sono in atto e che i loro effetti si possono ripercuotere, anche attraverso eventi catastrofici, sul pianeta. Tali allarmanti aspettative hanno indotto gran parte dei governi mondiali ad adottare politiche di contenimento dell'inquinamento e dello sfruttamento del suolo e delle risorse naturali, che determineranno notevoli mutamenti su sistemi produttivi, trasporti, consumi e stili di vita.
2. I progressi scientifici nel campo della farmaceutica, della medicina e della biogenetica permetteranno la cura di molte malattie, anche mortali, permettendo così un maggior indice di sopravvivenza ed il conseguente innalzamento dell'aspettativa di vita della popolazione. Tali evoluzioni prospettano l'indubbio ed auspicabile miglioramento della qualità dell'esistenza delle persone e di conseguenza l'accrescimento della ricchezza derivante dalla silver economy. Tuttavia comportano un aumento dei bisogni di salute, delle prestazioni socio-sanitarie e di welfare, generando una crescita delle problematiche riguardanti la sostenibilità economica degli attuali sistemi assistenziale, sanitario e pensionistico. Una società mediamente più anziana esige stili di vita e costumi consequenzialmente adeguati.
3. Gli sviluppi scientifico e tecnologico, ma anche l'omologazione delle culture determineranno evoluzioni nelle produzioni e nei consumi, nuovi sistemi di commercializzazione, distribuzione, comunicazione, mobilità e lavoro, così pure lo sviluppo di inediti modelli culturali, sociali e aggregativi.
4. Anche sul versante prettamente economico, sorgeranno nuove tipologie di lavoro e servizi. Pure i settori primari e più tradizionali della produzione, come agricoltura, industria, artigianato e terziario, subiranno dei notevoli mutamenti, determinati dalla presenza di un maggior numero di operatori altamente specializzati, da un alto utilizzo della robotica e di macchine, attrezzature e strumenti ad alta prestazione tecnologica e digitale.
5. Il progresso informatico, i collegamenti telematici ad altissima velocità, così pure la diffusa applicazione di "Internet delle cose", comporteranno cambiamenti epocali in numerosissimi ambiti e nelle più svariate declinazioni, in ambito economico, dei servizi pubblici e privati, domestico e individuale. Ciò comporta un inevitabile adeguamento degli apparati e delle infrastrutture per garantire la connettività in forma omogenea in tutto il territorio regionale.

L'elenco può essere ancora molto ampio, sia dal punto di vista quantitativo che qualitativo, ma già queste succinte prospettazioni, rendono comprensibili gli scenari che si presenteranno nei prossimi decenni.

Con tale approccio prospettico, dobbiamo quindi individuare le scelte più lungimiranti e strategiche per il futuro della nostra Regione.

### **5.3 UN NUOVO SISTEMA INTEGRATO INTERMODALE PER LA LOGISTICA E TRASPORTI, DERIVANTE DAGLI INVESTIMENTI DERIVANTI DAL RECOVERY PLAN**

Si rende evidente la necessità di rafforzare le infrastrutture logistiche e viarie già esistenti a beneficio dei distretti e zone industriali regionali, rafforzando la rete viaria e quella ferroviaria attraverso:

1. interventi di adeguamento delle infrastrutture di collegamento, con messa in sicurezza di punti neri, adattamento di incroci, intersezioni, innesti, svincoli, curve e riqualificazione e consolidamento di ponti, viadotti e opere di contenimento
2. interventi che integrino le connessioni dalle viabilità secondarie alle arterie principali, con la realizzazione di nuovi raccordi e/o rafforzamento di quelli esistenti
3. il rinnovamento, potenziamento ed efficientamento della segnaletica stradale e dei sistemi di



regolazione del traffico

4. rafforzamento dei servizi dedicati agli operatori della logistica: piazzole di sosta, mense, spazi relax, spogliatori e docce

I benefici derivanti si rifletteranno sulla nostra Regione ma anche sull'intero sistema Paese. Gli interventi saranno coordinati e armonizzati fra i vari soggetti enti proprietari delle infrastrutture: Regione, FVG Strade, Comuni, Comunità di Montagna.

### **5.3.1 PROPOSTE PER IL SISTEMA FERROVIARIO**

Si renderebbe opportuno che il Recovery Fund, a cui potranno sommarsi altre risorse, per la parte afferente al trasporto pubblico locale, venisse impiegato per:

1. Alta Velocità / Alta capacità Venezia – Trieste per una mobilità rapida e connessa con il Paese e l'Europa;
2. Aggiornamento tecnologico dell'intera rete ferroviaria del Friuli Venezia Giulia, per velocizzare i colli di bottiglia, ridurre il numero di passaggi a livello ed efficientare i restanti, creazione di un sistema di blocco automatico di tipo evoluto (Vedi Fiumicino Aeroporto – Roma) che consenta la convivenza di treni veloci, semi veloci e lenti;
3. Valutare l'elettificazione Casarsa – Portogruaro;
4. Valutare raddoppio anche a lotti Udine – Palmanova – Cervignano;
5. Creazione di nuove fermate di tipo metropolitano, con semplici banchine pensiline e con presenza di parcheggi e porta bici kiss & ride;
6. Individuazione di stazioni mini-hub in cui far confluire il trasporto su gomma in coincidenza con i treni per eliminare i doppioni e aumentare l'offerta;
7. Acquisto di treni bimodali diesel-elettrico o idrogeno-elettrico per utilizzarli su linee non elettrificate e dotate di catenaria creando così nuove relazioni. Una rete ferroviaria efficiente favorirà anche l'intermodalità delle merci. Una rete di trasporto efficiente ridurrà il numero di veicoli privati su strada.

### **5.3.2 PROPOSTE PER IL SISTEMA VIARIO**

Il Piano Next Generation EU potrà consentire al Friuli Venezia Giulia inteso come regione policentrica e cerniera fra Stati e Regioni d'Europa, di aggiornare la sua rete viabile principale. La rete stradale ordinaria della nostra Regione lamenta una scarsa coesione fra territori, basti pensare ad esempio che la distanza Udine – Pordenone (circa 50 km) è percorribile in più di un'ora attraverso la obsoleta e congestionata S.S. 13 "Pontebbana" arteria considerata di interesse nazionale seppur a gestione regionale. Dal pordenonese per giungere in Carnia occorre percorrere la tortuosa S.R. 552 del Passo Rest. Peraltro va ricordato che la suddetta strada, durante il periodo invernale viene sistematicamente chiusa per ragioni di sicurezza correlate agli avversi eventi meteorologici nel tratto comprendente il passo da Maleon a Caprizzi, o l'anch'essa desueta ex S.P. 1 di Sella Chianzutan.

**Si renderebbe opportuno che il Recovery Fund, a cui potranno sommarsi altre risorse, venisse impiegato per:**

1. Completamento della realizzazione della terza corsia lungo l'Autostrada A4 nel tratto Gonars – Villesse, per evitare l'inevitabile insorgere di un "collo di bottiglia" con il passaggio da tre a due corsie in questa tratta che vede da ovest l'immissione dell'A23 ed il proseguo dell'A4 e da est l'A4 proveniente dal casello di Trieste – Lisert su cui insistono i porti di Trieste, Monfalcone, Capodistria, gli interporti ecc, e dell'A34 proveniente da Gorizia nella quale confluisce la slovena H4 che attraverso Postumia giunge da Lubiana;

2. Realizzazione dei trafori del Monte Rest e del Monte Croce Carnico e miglioramento della viabilità afferente, per favorire un collegamento sicuro fra la pedemontana veneta e pordenonese, la Carnia e l’Austria;
3. Adeguamento e completamento del raccordo autostradale A23 – A28 da Cimpello verso Osoppo - Gemona. Investimento da considerarsi strategico per le seguenti ragioni:
  - a) presenterebbe una soluzione per accogliere il crescente traffico derivante dal prossimo completamento della Pedemontana Veneta (arteria a pedaggio che collegherà Montecchio Maggiore (VI) a Spresiano (TV) passando per il distretto industriale di Thiene-Schio, per Bassano del Grappa e a nord di Treviso, interconnettendosi a tre autostrade da ovest: l’A4, l’A31 e l’A27) che diversamente si riverserà sulla viabilità regionale e locale; ridurrebbe l’inquinamento all’interno dei centri abitati attualmente interessati dal transito del traffico pesante; accrescerebbe il valore immobiliare dei paesi isolati e di quelli attualmente attraversati dal traffico;
  - b) renderebbe l’interporto di Pordenone ancora più attrattivo per gli investitori;
  - c) contribuirebbe al decongestionamento, soprattutto dal traffico pesante, della viabilità esistente, in particolare della S.S. n. 13 (in particolare fra Sacile ed Udine) e delle S.R. 463 (Gemona – Cordovado) e 464 (Maniago – Udine); ciò introdurrebbe nuove prospettive di sviluppo per le zone industriali della provincia e in particolare dello Spilimberghese, della Pedemontana Occidentale (Montereale Valcellina – Maniago – Meduno – Sequals) e del Sandanielese, con conseguente crescita occupazionale; creerebbe nuove prospettive di sviluppo turistico grazie ai più agevoli e veloci collegamenti con l’Austria e il nord Europa;
  - d) stimolerebbe opportunità di progresso per le aree interne, depresse, con la fine dell’isolamento ed il possibile ripopolamento delle località montane;
  - e) darebbe ossigeno vitale al settore delle costruzioni e delle professioni tecniche, oltre a tutto l’indotto, grazie alla realizzazione di un’importante opera pubblica.
4. La nuova opera infrastrutturale e viaria [di cui al punto sopra] potrebbe diventare occasione per implementare anche nel territorio regionale progetti, infrastrutture o agevolazioni destinate alla conversione dei mezzi pesanti in mezzi elettrici o ibridi, per un nuovo sistema di trasporto persone/merci in chiave green. A iniziare da infrastrutture autostradali o sistemi premiali di incentivazione che favoriscano la circolazione di tir e mezzi pesanti elettrici o a idrogeno (si veda il caso tedesco di autostrada elettrica così come le riduzioni di pedaggio per mezzi ibridi). Il supporto alla transizione energetica andrebbe ripensato anche in ambito urbano con l’ammodernamento delle flotte delle società di trasporto pubblico locale così come del parco mezzi delle società che svolgono il servizio di raccolta e smaltimento rifiuti urbani, con veicoli elettrici o a ridotto impatto acustico e a ridotte emissioni di sostanze inquinanti.

Una rete stradale moderna ridurrà il traffico e l’inquinamento.

Una rete stradale efficiente e sostenibile favorirà lo sviluppo armonioso dei territori.

#### **5.4 EFFETTI POSITIVI DEGLI INTERVENTI PROPOSTI**

La realizzazione degli interventi indicati può produrre i seguenti effetti.

##### **5.4.1 Nel medio periodo**

1. Impulso agli investimenti e stimolo economico al settore delle costruzioni e dell’indotto, con crescita occupazionale e stimolo ai consumi;
2. Riduzione dei tempi di percorrenza e accrescimento della competitività delle aziende;

3. Attrattività di operatori economici provenienti da fuori regione e impulso agli investimenti privati;
4. Aumento della sicurezza e conseguente riduzione di incidenti e dei derivati costi sociali.

#### **5.4.2 Nel lungo periodo**

- 1 Incentivazione all'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico e decongestionamento di strade, parcheggi e centri abitati dalla presenza di veicoli;
- 2 Riduzione del traffico stradale e dell'inquinamento atmosferico, non solo selezionando la tipologia di mezzi, ma prevedendo un massiccio utilizzo di mezzi ecologici, di tipo elettrico o a combustibile non tradizionale (biogas, idrogeno, batterie elettriche);
- 3 Potenziamento e promozione della mobilità sostenibile e protetta, incrementando gli spostamenti ciclabili urbani ed extraurbani e per tragitti più corti quelli pedonali;
- 4 Garanzia di una maggiore e migliore connessione viaria e di trasporto tra periferie e centri urbani, con stimolo per le popolazioni che vivono nelle aree suburbane e decentrate a non abbandonare tali località a favore di quelle a più alta densità di popolazione.

## Contributo del Gruppo Consiliare Fratelli d'Italia

La proposta che il gruppo regionale di Fratelli d'Italia chiede di inserire nel contributo della Regione Friuli Venezia Giulia alla predisposizione del PNRR attiene alla seconda delle cinque schede progettuali strategiche di cui alla delibera giunta n. 1849 del 11 dicembre 2020 (La Regione FVG quale piattaforma logistica intermodale e digitalmente connessa per lo sviluppo economico del territorio).

In particolare, la proposta di Fratelli d'Italia è perfettamente conforme alla dichiarata motivazione espressa nella suddetta Scheda 2 di puntare: "... per il proprio futuro ad una integrazione sempre più importante tra attività logistica ed attività industriale. Ciò a beneficio del concetto che l'industria favorisce il porto ed il porto favorisce l'industria e il sistema produttivo dell'intero territorio. Il tema prioritario è il coordinamento delle azioni che riescano a collegare lo sviluppo delle infrastrutture connesse alla logistica (porti, retroporti, ferrovie, strade ed autostrade) con gli investimenti del settore privato".

Proprio cogliendo la strategicità del processo di integrazione funzionale tra porto, retroporto e industria, Fratelli d'Italia ritiene indispensabile inserire tra i contenuti delle attività previste in detta scheda anche i processi di bonifica delle aree del Consorzio per lo sviluppo economico locale dell'area giuliana (COSELAG), attualmente inutilizzabili, o sotto utilizzate, in quanto inserite nei diversi SIN o SIR.

Sebbene la Scheda 2, come predisposta dalla Regione, contenga già, tra le attività previste, una generale "riqualificazione delle aree industriali da parte dei Consorzi di sviluppo economico locale mediante efficientamento delle infrastrutture, miglioramento delle performance ambientali, potenziamento dei servizi e recupero delle aree degradate", tuttavia Fratelli d'Italia ritiene che lo specifico programma di bonifica delle aree inquinate del COSELAG, meriti una sua specifica previsione in quanto esso fa parte di un più ampio progetto di rilancio dell'attività industriale della regione, in un'ottica di sviluppo e promozione delle potenzialità dei punti franchi extradoganali del porto di Trieste, in una prospettiva di rilancio delle attività industriali di trasformazione, manipolazione e logistica delle merci.

Questo progetto è coerente con la volontà espressa unanimemente dal consiglio regionale, di attivare tutte le procedure necessarie per un pieno riconoscimento dell'extradoganalità dei punti franchi del porto di Trieste, cosa che rappresenterebbe un'indiscutibile sviluppatore di attrazione di investimenti riconducibili ad attività produttive inserite nella catena di offerta globale.

Al fine di ribadire la strategicità di tale intervento, e la sua conformità agli obiettivi della Scheda 2, appare il caso di ricordare che lo stesso piano industriale 2021-2023 del COSELAG ribadisce la necessità di attrarre investimenti riconducibili "ad attività di trasformazione di merci o di manipolazione logistica, considerate queste ultime, rispetto ad altre tipologie di attività, come quelle di maggior rispondenza al potenziale economico tipico di un "Gate logistico inclusivo globale" (Pag. 15).

Infine, vogliamo richiamare ancora il Piano industriale 2021-2023 del COSELAG nella parte in cui ricorda che: "Il tema della ri-perimetrazione del SIN è strettamente connesso alla sfida di ri-sviluppo produttivo di aree cruciali nell'ambito consortile. Il tema delle bonifiche non è solo strategico, ma assorbe potenzialmente risorse molto rilevanti, con impatti, attuali e prospettivamente futuri, anche sulle domande di contributo presentate al Servizio sviluppo economia locale. La centralità del tema, conclude il Piano, è confermata dall'attuale saturazione delle aree disponibili per i nuovi insediamenti." (Pag. 20)

In conclusione, il progetto di bonifica delle aree inquinate del COSELAG, avanzato da Fratelli d'Italia, è strategico, per il futuro industriale e manifatturiero non solo dell'area Giuliana ma dell'intera regione. Se è vero che "l'industria favorisce il porto ed il porto favorisce l'industria" allora diventa necessario assicurare al principale porto della regione il riconoscimento della piena ed effettiva extradoganalità dei punti franchi quale irrinunciabile strumento di attrattività industriale e di trasformazione e di logistica delle merci. Contemporaneamente diventa indispensabile garantire ai nuovi potenziali investimenti industriali, spazi attrezzati, aree infrastrutturate, reti di servizi che possono essere messe a disposizione solo attraverso la bonifica dei siti inquinati.

## Contributo del Gruppo Consiliare Forza Italia

La Regione Friuli Venezia Giulia nelle sue interlocuzioni, passando per un processo di ascolto e coinvolgimento del territorio e di scoperta delle relative vocazioni imprenditoriali, ha costituito una fase fondamentale di costruzione delle strategie di specializzazione intelligente. Attraverso l'analisi e il dialogo sui temi dell'innovazione e ricerca, *valorizzando altresì i due principali elementi caratteristici della regione e cioè la vocazione manifatturiera innovativa e la presenza di un'offerta scientifica di eccellenza e la capacità di produrre capitale umano qualificato*, si sono tratte le principali traiettorie di sviluppo su cui la Regione ha inteso puntare e sono:

Agroalimentare - Filiere produttive strategiche - metalmeccanica e sistema casa - Tecnologie marittime  
- Smart health - Cultura, creatività e turismo.

In questa direzione si sviluppano anche le proposte del Gruppo Consiliare Regionale di Forza Italia e di seguito vengono articolate

### LA NOSTRA PROPOSTA POLITICA

*Dal lavoro e dagli investimenti partono le azioni di ripresa e resilienza della nostra regione che, non può dimenticare la sua vocazione manifatturiera nella trasformazioni delle merci ma anche l'invidiabile posizione geografica che la pone in un quadro di riferimento geopolitico di primaria importanza visto che il nostro Friuli Venezia Giulia, è attraversato da due corridoi intermodali transeuropei (Mediterraneo e Adriatico-Baltico), e collocato nelle immediate vicinanze del corridoio Helsinki – La Valletta.*

Ciò rappresenta una piattaforma logistica unica, con funzioni di collegamento per il bacino di riferimento non solo dell'area produttiva della pianura padana ma anche dei Paesi dell'Europa Centrale e Sudorientale".

Tutto questo ci rende consapevoli della grande potenzialità del nostro territorio regionale che ha la possibilità di diventare una grande area produttiva, collegata al resto d'Italia e dell'Europa con infrastrutture all'altezza di questo ruolo, e non certo come un immenso, quanto sterile, piazzale per il parcheggio e lo smistamento delle merci, finalizzata unicamente allo stoccaggio logistico delle stesse come avvenne nel recente passato nei protocolli e accordi per favorire l'inopportuna iniziativa denominata "Via delle Seta".

L'obiettivo è quello di creare una visione del FVG da qui al 2030-40, attraverso una regia effettuata dall'Assemblea Legislativa, per individuare un percorso di progetti, programmi e idee. In senso più generale, un ruolo importante, può essere svolto dai presidenti di Regione e, in particolar modo, da quelli che sono coinvolti anche nelle Istituzioni europee (come il Comitato europeo delle Regioni e la Conferenza delle Assemblee legislative europee). La ripartenza avrà bisogno di tempi lunghi ed è importante che il nuovo modello di Europa sia coerente rispetto le visioni e le priorità che le singole Autonomie regionali, non solo d'Italia ma di tutta Europa, si possano in qualche modo dare

La Regione nelle sue interlocuzioni passando per un processo di ascolto e coinvolgimento del territorio e

di scoperta delle relative vocazioni imprenditoriali ha costituito una fase fondamentale di costruzione delle strategie di specializzazione intelligente. Attraverso l'analisi e il dialogo sui temi dell'innovazione e ricerca, valorizzando altresì i due principali elementi caratteristici della regione e *cioè la vocazione manifatturiera innovativa e la presenza di un'offerta scientifica di eccellenza e la capacità di produrre capitale umano qualificato si sono tratte le principali traiettorie di sviluppo su cui la Regione ha inteso puntare:*

Agroalimentare - Filiere produttive strategiche - metalmeccanica e sistema casa - Tecnologie marittime  
- Smart health - Cultura, creatività e turismo

In questa direzione si sviluppano anche le proposte del Gruppo Consiliare Regionale di Forza Italia e di seguito vengono articolate

## **IL LAVORO MOTORE DELLA CRESCITA E DELLA COESIONE SOCIALE**

Senza lavoro non può esserci progresso e crescita, ma anche senza sicurezza non può esserci certezza sul lavoro. Ridurre numero e gravità di infortuni sul lavoro e malattie professionali, che in Friuli Venezia Giulia sono in aumento, promuovendo una cultura della sicurezza tra addetti e imprenditori, con la consapevolezza che ciò comporta meno costi sociali e pure economici: è questo l'obiettivo della nostra proposta per realizzare un;

## **CENTRO PER LA PROMOZIONE DELLA SICUREZZA E ADDESTRAMENTO SUL LAVORO**

La formazione teorica e pratica del personale dipendente circa gli aspetti della salute e della sicurezza è un obbligo di legge per il datore di lavoro e le emergenze sono gestite da specifiche figure professionali. Se la formazione teorica può essere svolta in qualsiasi centro di formazione, manca una struttura per la pratica circa ogni rischio, sia esso legato a luoghi di lavoro in terra, mare o cielo: un punto di riferimento per la diffusione della cultura della sicurezza in ogni situazione. Si ricordi che, in Friuli Venezia Giulia, gli infortuni sul lavoro sono in aumento: nel 2017 sono stati 16.595 quelli non mortali e 26 quelli mortali, nel 2018 rispettivamente 17.246 e 29.

La sicurezza sul posto di lavoro, è una delle più importanti conquiste dei lavoratori del dopoguerra, ma gli infortuni continuano a verificarsi a causa di procedure e comportamenti poco attenti alla prevenzione. La salute sul posto di lavoro, oltre a essere un diritto del lavoratore, è un interesse sia per l'impresa, che in questo modo garantisce un ambiente sempre più confortevole e di conseguenza più produttivo, sia per la società nel suo insieme, che così sopporta meno costi sociali per infortuni e malattie professionali. Numerosi sono i fattori che rendono sicuro un posto di lavoro. Le leggi non bastano: servono attrezzature di protezione adeguate, formazione e addestramento. La formazione, è la chiave di volta per raggiungere il traguardo infortuni zero. Imparare la sicurezza significa veicolare il valore della vita umana, acquisire conoscenza e consapevolezza del proprio ruolo, capacità di assumersi le proprie responsabilità, dare valore sociale al lavoro e imparare a conoscere e gestire il rischio, sia individualmente che in modo collettivo.

Oggi esistono dei piccoli centri, anche di recente costituzione, che operano in questo campo, ma risultano essere del tutto insufficienti a raggiungere compiuti risultati soprattutto sulla ricerca e lo sviluppo.

Per tali complessità si rendono necessari impianti *dedicati con l'impiego di SIMULATORI E/O SIMULACRI*, come possono esserlo vasche idrodinamiche, camere e gallerie a fumi, edifici ecc. A tali complessi impianti si configurano le necessità di insediare dei *laboratori atti a sviluppare determinate tecnologie in coordinamento con i centri universitari regionali.*

Attualmente è in corso uno studio di fattibilità per eseguire tale centro su una superficie complessiva pari a 12 ha, completamente pianeggiante servita dai principali servizi e attraversata da un corso d'acqua naturale. Tale area è di proprietà pubblica.

La realizzazione dell'opera coinvolge soggetti interessati non solo allo studio e alla ricerca come le Università ma anche a soggetti pubblici e privati che esercitano attività produttive industriali, cantieristiche navali e aeronautiche. Il sito d'addestramento sarà a servizio di Forze dell'Ordine e Sicurezza come per esempio Vigili del Fuoco, Protezione civile ecc.

Tale iniziativa si colloca a pieno titolo in un contesto non solo locale o nazionale ma anche internazionale infatti, va evidenziato che l'Agenzia europea per la sicurezza sui luoghi di lavoro (EU-OSHA European Agency for Safety and Health at Work), non dispone di strutture idonee a svolgere attività di formazione e di ricerca per sviluppare normative, tecniche e procedure per la sicurezza sui luoghi di lavoro, pertanto una sede dell'Agenzia Europea che cura le politiche attive per la sicurezza sui posti di lavoro può trovarvi spazi consoni alle sue attività.

## CARATTERISTICHE DELLA STRUTTURA

Come in precedenza evidenziato si sviluppa in un'area di 12 ha, ed è totalmente servita da servizi primari in un contesto di zona industriale.

Il centro si articola su varie strutture in grado di erogare formazione in numerose aree funzionali come per esempio,

- Aule per la formazione teorica
- Simulatore Simulacro per esercitazioni in ambiente navale, industriale e civile
- Simulacro di piattaforma off - shore
- Simulacro incendio complesso chimico
- Simulacro incendio serbatoio idrocarburi
- Simulacri mobili per tipologie di intervento diverse
- Area attrezzata per edilizia, simulatore di crollo
- Specchio d'acqua artificiale per simulazione salvataggi in mare/scialuppe/aere
- Galleria a fumi e Laboratorio per esercitazioni pratiche in presenza di gas tossici
- Corpo per ricerca, sperimentazione, sviluppo tecnologico e certificazione

Realizzazione di moduli dedicati a particolari tipologie di corsi:

- bacino di evoluzione
- simulacro di nave con sistemazioni scialuppe di salvataggio convenzionali e free fall
- simulacro di galleria autostradale
- camera iperbarica

- elisuperficie

Realizzazione di un comparto di addestramento, ricerca e sperimentazione con simulatori.

- simulatore di plancia, centrale di sicurezza ed ECR
- simulatore di guida automezzi
- simulatore di guida treni
- simulatore di imbarcazione di soccorso ad alta velocità
- simulatore per VTS
- simulatore per corso GMDSS
- simulatore di gestione di crisi per emergenza inquinamento da idrocarburi

Realizzazione di un **Centro Ricerche** in collaborazione con Università / Enti nazionali/europei di ricerca, in modo da fornire un CENTRO PER LA RICERCA AVANZATA e APPLICATA orientata allo studio delle fonti di energia alternative, (come può essere l'idrogeno dalla produzione al trasporto) e più compiutamente di tutti quelle aree strategiche d'innovazione e ricerca.

Questo in estrema sintesi la realizzazione del CENTRO PER LA PROMOZIONE DELLA SICUREZZA E ADDESTRAMENTO SUL LAVORO

Posto il Lavoro come elemento essenziale per la ripresa del nostro Paese non possiamo dimenticare lo **sviluppo e gli investimenti sulle INFRASTRUTTURE.**

Riattivazione della capacità produttiva del rilancio passa attraverso lo sviluppo della manifattura locale e un nuovo modello insediativo territoriale. Per questo motivo non basta uno sviluppo dei porti fine a sé stesso, ma serve attenzione anche sulle aree industriali retroportuali. La trasformazione delle merci e il manifatturiero, rappresentano garanzie di crescita occupazionale e produzione.

Questo è un tassello di primaria importanza per modernizzare l'intero comparto produttivo regionale, passando anche attraverso la sburocratizzazione dei procedimenti.

I temi cruciali sono:

- lo sviluppo delle vie di comunicazione terrestri e fluviali, compresa la velocizzazione della linea ferroviaria Trieste-Venezia.
- Lo sviluppo delle aree produttive e logistiche di retroporto
- Lo sviluppo dei porti della nostra regione.

## **LO SVILUPPO E LA MODERNIZZAZIONE DEI COLLEGAMENTI FERROVIARI**

Sono una priorità che riguarda essenzialmente il collegamento tra Trieste e Venezia ovvero tra le aree di confine e il cuore della pianura padana che deve trovare collegamento e la medesima applicazione e importanza riservata all'opera ferroviaria della Padova - Bologna.

La modernizzazione e velocizzazione della linea ferroviaria Trieste-Venezia rappresenta un importante



corridoio ferroviario che rappresenta senz'altro un'opera strategica, che garantisce sviluppo economico e crescita dei vari comparti produttivi. Infatti grazie all'alta velocità i collegamenti con Venezia può rappresentare un importante tassello di crescita anche per il nostro aeroporto di Ronchi dei Legionari, ma anche **l'alta capacità** garantisce il flusso delle merci su rotaia che permette una evidente crescita della logistica e dell'industria. Tale evoluzione ferroviaria però non può essere disgiunta dall'adeguamento delle opere di contenimento dei relativi impatti ambientale e acustico. Lo chiedono i cittadini, quotidianamente ostaggio di passaggi a livello chiusi e assenza di barriere antirumore. Insieme a questa importante opera va attuato l'esecuzione del raddoppio ferroviario tra Udine e Cervignano. Tale adeguamento ferroviario nella direttrice nord sud può garantire grande operatività nel trasporto delle merci tra i porti della regione e la direttrice del nord Europa. Oltretutto in tal modo anche l'interporto di Cervignano che dispone di importanti aree può esprimere al meglio tutta la sua potenzialità ferroviaria.

*Le opere collegate all'adeguamento della Trieste Venezia come la Udine Cervignano, permetteranno un migliore collegamento dell'aeroporto del FVG con il resto della regione, ma anche come scalo aeroportuale privilegiato per il mercato della crocieristica.*

Tornando all'opera di ammodernamento della Trieste-Venezia possiamo fermamente considerare la fattibilità di un adeguamento sulla linea per la velocizzazione dalla Stazione di Trieste Airport a Mestre mentre da Trieste Airport a Trieste centrale si rende necessario un adeguamento strutturale della linea storica che attraversa il Carso. Riteniamo del tutto inopportuno provvedere a lavori in galleria o linee ex-novo sul tratto Ronchi - Aurisina in quanto possono creare gravi danni ambientali al delicato ecosistema carsico.

Piuttosto siano eseguite le opere previste dal DM Ambiente del 29.11.2000 ancora irrealizzate per le importanti opere di esecuzione delle barriere antirumore. Ciò in previsione anche dell'aumento dei traffici ferroviari da e verso i porti della nostra regione.

## **I PORTI DELLA NOSTRA REGIONE**

Sono sicuramente un polo logistico unico che ci pone in posizione avvantaggiata rispetto al resto del Paese grazie alla posizione geografica che ci pone come i porti più a Nord del Mar Mediterraneo. Non servono particolari relazioni per evidenziare la necessità dello sviluppo degli stessi, contestualmente alle opere di dragaggio e l'approvvigionamento energetico delle banchine, ma è necessario collegare a queste opere tutte quelle connessioni all'entroterra, oggi colpevolmente mancanti, che non riguardano solamente le ferrovie che di fatto rappresentano ancora un mezzo di trasporto oneroso e impattante anche dal punto di vista ambientale. Sicuramente il complesso di strade e autostrade va ulteriormente migliorato, ma il focus deve essere posto sulle aree posizionate immediatamente nelle immediate vicinanze degli spazi di retrobanchina e al di fuori delle cinte doganali. Il riferimento va verso le zone industriali delle nostre regioni che sono essenziali per la crescita economica ed occupazionale del nostro territorio.

Inoltre è necessario potenziare la rete infrastrutturale per rendere resilienti anche le località più piccole ed esposte al pericolo dell'isolamento

Il tema della mobilità moderna e nel rispetto dell'ambiente che abbia una visione "verde" deve necessariamente guardare alle fonti rinnovabili, e considerare anche l'idrogeno come fonte di energia alternativa. Questo può risultare estremamente positivo sia in termini di evoluzione della ricerca scientifica sia per attrarre importanti investimenti internazionali.

Lo sviluppo dei porti non può esser disgiunto quindi da crescita industriale e ammodernamento logistico, ma deve considerare la possibilità di connessione delle aree interne della regione fino alla pianura padana grazie alla riscoperta della linea di canali navigabili già sviluppata ai tempi della Serenissima con la Litoranea Veneta che prevedeva la navigazione e il trasporto delle merci dalla Laguna di Venezia al Golfo di Trieste, attraverso un sistema di canali e Fiumi.

## **LA LITORANEA VENETA DA COLLEGARE ALLA IDROVIA VENETA – DAI PORTI DEL FVG ALLA PIANURA PADANA**

Se anticamente il sistema fluviale assumeva per i traffici e le comunicazioni un'importanza vitale paragonabile oggi alle più importanti arterie autostradali, anche nei tempi post pandemia può rappresentare una valida alternativa al trasporto su gomma e in certi casi al trasporto ferroviario.

Definita "La terra dei Fiumi" da Plinio il Vecchio, anche la nostra regione offre una rete fitta di vie d'acqua interne che possono rappresentare un collegamento ben articolato sia per finalità commerciali di trasporto merci sia di carattere turistico ricettivo.

IL CANALE PORTUALE rappresenta un progetto su larga scala dove mettere a sistema un'alternativa consociata di diversi porti fluviali futuri, con la presenza di aree attigue infrastrutturate e direttamente collegate ad un apparato produttivo che potrebbe favorire la nascita di rilevanti poli industriali e commerciali.

IL CANALE PORTUALE vero e proprio parte dal Golfo di Panzano a Monfalcone e si snoda lungo la fascia costiera del FVG per proseguire nella Regione Veneto fino a raggiungere la Laguna di Venezia. Questo anche per rispondere alle politiche europee di sviluppo commerciale, di spinta verso la green economy e di traffico merci a basso impatto ambientale.

L'idea è quella di unire Trieste a Venezia con una via d'acqua a sezione variabile che presenti numerosi punti di banchina in corrispondenza dei nodi urbani o industriali d'interesse primario, una sorta di linea per il feederaggio delle merci. Inoltre quest'opera risulterebbe una vera e propria barriera tra due zone a diversa vocazione urbanistica: la sponda a nord destinata al commercio, industria, nautica e turismo; quella a sud un'area fortemente rinaturalizzata, ove possono svilupparsi quelle attività di valorizzazione e sviluppo delle caratteristiche naturali autoctone della flora e fauna, ovviamente rispettando tutte quelle zone costiere e non che hanno una consolidata e spiccata vocazione e destinazione turistica di massa e le zone agricole e produttive esistenti.

IL CANALE risulta essere da subito un'alternativa al trasporto pesante delle merci su gomma, alleggerendo così le arterie stradali più sofferenti e avvantaggiando l'ambiente per la diminuzione delle emissioni inquinanti dei mezzi di trasporto. Infatti le imbarcazioni che si muovono sul CANALE dovranno presentare modalità di propulsione a zero emissioni.

Da evidenziare che la presenza del tracciato ferroviario che corre in parallelo al CANALE può fornire senza dubbio un connubio vincente innestato tra i più grandi assi intermodali europei.

Pertanto riteniamo che dal punto di vista commerciale, industriale e logistico quest'opera può rappresentare in investimento infrastrutturale che garantisce ampi margini di crescita economica.

La creazione del CANALE ANCHE COME RILANCIO DEL TESSUTO TURISTICO RICETTIVO E TURISTICO AMBIENTALE, in quanto le aree turistiche e portuali che si sviluppano lungo l'opera creerà le condizioni per la crescita di un'economia locale, anche grazie al turismo da diporto che si snoda lungo un fitto intreccio di canali navigabili a stretto contatto con realtà ambientali, naturalistiche e storiche di grande pregio come le lagune di Grado, Marano, Bibione, Caorle e Venezia, oppure i resti

archeologici di Aquileia, Concordia e le ville venete del Brenta. Il progetto del CANALE dunque si troverebbe a connettere numerosi collegamenti capillari presenti nelle lagune e diverrebbe una nuova e funzionale dorsale di collegamento fra di loro, *costituendo un vero e proprio sistema d'acque interne di valore aggiunto interregionale per la crescita e la connessione delle economie del Veneto e del Friuli Venezia Giulia.*

## **VALORIZZAZIONE VIA ROMEA STRATA**

*La valorizzazione della Via Romea Strata, itinerario di cultura e di fede, percorribile sia a piedi che in bicicletta, che dal Mar Baltico arriva a Roma attraversando 7 stati (Estonia, Lettonia, Lituania, Polonia, Repubblica Ceca, Austria, Italia) rappresenta un forte potenziale per sviluppare congiuntamente crescita territoriale, turismo culturale e coesione sociale del FVG. La Via Romea Strata è candidata al riconoscimento di Itinerario culturale del Consiglio d'Europa e nel 2022 presenterà il Dossier per ottenere tale certificazione europea al pari del Cammino di Santiago, di Sant'Olaf e della Via Francigena.*

*L'intero itinerario di Romea Strata è caratterizzato da un patrimonio materiale, immateriale e naturale a forte valenza storica, culturale e religiosa che rappresenta un'attrattiva per diverse tipologie di pellegrini, camminatori, ciclisti e visitatori caratterizzati da differenti motivazioni: culturali, sociali, sportive, ambientali, spirituali e religiose. La via Romea Strata è uno strumento utile per contribuire alla valorizzazione e promozione del patrimonio e dei siti culturali dei territori nonché delle destinazioni e aree d'interesse meno conosciute in Italia e in Europa, in particolare le aree interne, le zone montane, collinari e le aree rurali, e alla destagionalizzazione del turismo culturale.*

## Contributo del Gruppo Consiliare Lega Salvini

### PROPOSTA TAVOLO 3<sup>A</sup> RIPARTENZA

**All'interno del Progetto "DA SMART CITIES A SMART COMMUNITIES – NODO DELLA RETE ITALIANA DELLE COMUNITÀ DIGITALI DELLA CONOSCENZA"**, in cui sono indicati in termini generali gli investimenti per la riduzione del cd. "digital divide" delle aree montane regionali, nonché la digitalizzazione delle imprese e l'incremento di competenze digitali dei cittadini, al fine di potenziare le opportunità di crescita del territorio, promuovendo lo sviluppo del turismo sostenibile, agevolando il monitoraggio territoriale e modernizzando i processi industriali, si segnala l'opportunità di **integrare l'attuale intervento a valere della Missione M1C2 (Interventi per la digitalizzazione, innovazione e competitività del settore produttivo), consistente nell' "Estendere alle aree più marginali della regione, partendo dalle Aree interne, un adeguato livello di Connettività", con indicazioni specifiche di interventi diretti a colmare non solo il divario digitale in senso tecnico (cioè l'assenza di accesso alla rete internet), ma anche l'assenza di accesso a qualsiasi sistema di telecomunicazione (reti telefoniche, ecc.)**, problematica che affligge gran parte delle aree marginali del nostro territorio ed i presidi rurali e montani (borghi isolati e rifugi alpini).

**All'interno del Progetto "LA REGIONE FVG QUALE PIATTAFORMA LOGISTICA INTERMODALE, DIGITALMENTE CONNESSA, PER LO SVILUPPO ECONOMICO DEL TERRITORIO"**, il cui tema prioritario è il coordinamento delle azioni che riescano a collegare lo sviluppo delle infrastrutture connesse alla logistica (porti, retroporti, ferrovie, strade ed autostrade) con gli investimenti del settore privato, all'interno degli interventi già previsti, si segnala l'opportunità di prevedere specificamente le seguenti opere:

#### **M3C1 – Adeguamento della linea ferroviaria Trieste-Venezia in coerenza con il Piano Regionale dei Trasporti del Friuli-Venezia Giulia**

Complementarietà con altri Programmi/Progetti

La realizzazione della nuova linea AV/AC Venezia-Trieste, inserita nel Corridoio V (oggi "progetto prioritario 6") del TEN-T (Trans-European Transport Network), rappresenta un intervento "strategico", incluso fra le opere prioritarie della cd. "Legge Obiettivo".

L'opera, pur essendo inserita all'interno della programmazione di settore sia nazionale che regionale, presenta opzioni progettuali con sfumature differenziate a seconda dell'epoca di redazione e dell'orizzonte territoriale di riferimento, per cui è necessario realizzare il potenziamento della direttrice in esame con massima priorità, non solo per il quadro di finalità e vincoli ambientali articolato, ma per il ruolo sovralocale dell'infrastruttura in esame, ricadente sulla direttrice paneuropea del Corridoio V (in parte ricadente nel "Progetto prioritario 6" (Lione-Budapest) della rete TEN-T). L'intervento risulta rilevante anche per la realizzazione del Polo Logistico regionale e delle istituzioni della Zona Logistica Semplificata (ZLS) e Zona Economica Speciale (ZES), per le sue interconnessioni con i Porti di Trieste, Monfalcone, Nogaro, gli hub intermodali e tutte le Zone industriali di interesse regionale, seppur con le necessarie attenzioni e valutazioni delle varianti tecniche relative al nodo di Latisana, al collegamento della Zona industriale dell'Aussa Corno e di Porto Nogaro, nonché all'attraversamento dell'area carsica.

#### **M3C1 – Completamento della circonvallazione stradale di Udine**

Complementarietà con altri Programmi/Progetti

Al pari di quanto originariamente previsto dagli urbanisti dell'ottocento con la circonvallazione che aderiva alla quinta cinta muraria, risulta prioritario procedere con il completamento dell'anello al fine di

connettere direttamente le due strade statali, le tre strade ex provinciali e la tangenziale, al fine di sgravare la città di Udine da tutto il carico viabilistico sovracomunale che attualmente e obbligatoriamente deve attraversare diverse zone urbane, con benefici diretti non solo sotto il profilo della mobilità ma anche sotto quello ambientale (abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico, dei consumi energetici) e della sicurezza del trasporto e della circolazione stradale, incrementando al contempo la capacità di trasporto e riducendo i tempi di percorrenza delle tratte con partenza e destinazione diversa dalla città di Udine;

### **M3C1/C2 – Realizzazione del traforo di Monte Croce Carnico come ulteriore interconnessione con il Corridoio Baltico Adriatico**

Complementarietà con altri Programmi/Progetti

L'opera si pone come necessario adeguamento dello storico segmento stradale che collegava Timau al valico con l'Austria (risalente al IV sec. d.c.) e quindi Aquileia con Veldidena (Innsbruck). Il ruolo strategico dell'asse viario viene confermato anche attualmente, in quanto risulta sull'odierna direttrice del Corridoio Baltico Adriatico (asse di 4.825 km di linee ferroviarie e altrettante stradali, che collegano il Mar Baltico al Mar Adriatico), che già registra 40 terminali e 8 porti marittimi. L'opera garantirebbe un migliore accesso dalle aree industriali ed economicamente avanzate che gravitano lungo il Corridoio stesso, come la Slesia, Ostrava, Vienna, Bratislava, il Friuli Venezia Giulia, il Veneto e l'Emilia Romagna. Il PIL dei paesi attraversati dal Corridoio Baltico Adriatico è pari a circa 3.100 miliardi di Euro (fonte Eurostat, 2019) con una popolazione di circa 125 milioni di persone. Inoltre l'infrastruttura va a intersecarsi sul territorio del Friuli Venezia Giulia con l'altra direttrice del cd. Corridoio V (Lisbona-Kiev).

**All'interno del Progetto “LA RESILIENZA DEL TERRITORIO: INTERVENTI PER IL GREEN DEAL E SISTEMI PRODUTTIVI”** che prevede già interventi per l'agricoltura sostenibile, l'economia circolare, la protezione del suolo e delle risorse idriche, nonché misure correlate per il turismo quali lo sviluppo turistico dell'idrovia Litoranea Veneta, che congiunge Trieste a Venezia attraverso 134 km di canali naturali e in minima parte artificiali, nonché –tra gli altri- anche interventi di viabilità forestale ai fini del miglioramento della gestione forestale nella raccolta del legno e per favorire la green economy, si segnala l'opportunità di integrare l'attuale previsione a valere della:

**1) Missione M2C1 “Interventi per l'agricoltura sostenibile e l'economia circolare”, nella parte in cui prevede il “miglioramento dell'efficienza del sistema irriguo regionale tramite l'ottimizzazione della gestione della distribuzione di acqua irrigua e la realizzazione di impianti pilota”,** con l'indicazione della realizzazione di nuovi invasi (anche come intervento autonomo connesso alla protezione del suolo di cui alla M2C4);

**2) Missione M2C1 “Interventi per l'agricoltura sostenibile e l'economia circolare”, nella parte in cui prevede il “potenziamento della rete regionale dei centri di riuso e di preparazione per il riutilizzo nonché dei centri di raccolta dei rifiuti”,** con la previsione specifica di realizzare un centro regionale per il trattamento ed il recupero di apparecchiature elettriche ed elettroniche (RAEE);

**3) Missione M2C4 “Interventi per la protezione del suolo e delle risorse idriche” nella parte in cui prevede l’ “esecuzione di lavori per il miglioramento della resilienza dei corsi d'acqua, ed in particolare interventi di diaframatura delle arginature”,** con specifiche previsioni di priorità per gli interventi di mitigazione dei dissesti idrologici in corso e messa in sicurezza delle aree più fragili del territorio e delle zone ad elevato rischio idrogeologico, sulla base della classificazione della pianificazione di settore;

**4) Missione M2C4 “Interventi per la protezione del suolo e delle risorse idriche” nella parte**

**in cui prevede il “miglioramento e potenziamento della rete acquedottistica (perdite di rete) e rete fognaria e depurazione”,** indicando altresì la promozione di progetti per la produzione di energia rinnovabile anche attraverso la realizzazione di microimpianti idroelettrici realizzati sulle tubazioni acquedottistiche dei Comuni montani.

Si propongono altresì gli ulteriori nuovi interventi:

### **M1C3 – Realizzazione di Reti ciclo-pedonali nelle aree naturali come presidio territoriale per la tutela dell’ambiente e per la valorizzazione delle attività turistiche compatibili**

Complementarietà con altri Programmi/Progetti

L’intervento completa gli itinerari ciclabili e ciclopedonali extraurbani già identificati e classificati dal Sistema informativo stradale regionale sulla base delle loro caratteristiche funzionali e attualmente comprende la Rete delle ciclovie di interesse regionale (RECIR), le Reti ciclabili dei Comuni e degli altri soggetti istituzionali, nonché le interconnessioni con la Rete ciclabile nazionale Bicaldia e con la rete ciclabile transeuropea EuroVelo. Il sistema è parte integrante del sistema regionale di mobilità delle persone ai sensi dell’articolo 3 quater della legge regionale 20 agosto 2007, n. 23 (Attuazione del decreto legislativo 111/2004 in materia di trasporto pubblico regionale e locale, trasporto merci, motorizzazione, circolazione su strada e viabilità), e concorre al raggiungimento degli obiettivi di efficientamento dei sistemi di trasporto, della diminuzione dei tempi di spostamento, dell’abbattimento dei livelli d’inquinamento, della riqualificazione del territorio e della valorizzazione del paesaggio, oltre a costituire nuovo asset per lo sviluppo di un turismo eco-compatibile.

### **M2C4 – Realizzazione di nuovi sbarramenti per creare invasi artificiali come riserva idrica**

Complementarietà con altri Programmi/Progetti

La realizzazione di nuovi sbarramenti sui principali corpi idrici della Regione, finalizzati sia alla laminazione delle piene di corsi d’acqua (funzioni di sicurezza), ma soprattutto alla creazione di nuovi serbatoi di accumulo per la produzione di energia elettrica e per l’irrigazione delle aree agricole, in considerazione degli effetti sempre più evidenti dei cambiamenti climatici e del calo della piovosità media (a fronte dell’aumento di fenomeni straordinari di brevissima durata ma di massima intensità) che sempre più spesso comportano crisi di reperibilità della risorsa idrica a scopi agricoli e ittogenici, non solo durante la stagione estiva ma anche invernale. Tali invasi inoltre andrebbero ad integrare la rete esistente, anche a fini industriali in genere, riducendo l’attuale consumo per tali usi di acqua che potrebbe essere destinata esclusivamente al consumo umano e attualmente prelavata dalla rete acquedottistica.

### **M2C4 – Realizzazione di nuove opere di laminazione sui corpi idrici che registrano eventi significativi di piena**

Si considerano prioritarie le opere di laminazione delle piene del Fiume Tagliamento al fine di garantire la sicurezza dei territori e delle popolazioni rivierasche.

Importanti interventi di laminazione e regimentazione delle acque sono previsti anche dal Piano stralcio per la difesa idraulica del torrente Cormor, approvato con D.P.Reg. n. 188/09, quali la realizzazione di un canale scolmatore delle portate di piena del torrente Cormor verso il torrente Torre, progetto che risulta già assoggettato a VIA con esito favorevole.

La realizzazione di tali interventi diventa sempre più urgente in relazione alle evidenze dei cambiamenti climatici già in atto che di fatto modificano la periodizzazione e le relative modellazioni dei tempi di ritorno delle precipitazioni alluvionali.

### **M2C4 – Interventi per la difesa costiera**

Complementarietà con altri Programmi/Progetti

Le azioni volte alla difesa dei tratti costieri interessati da fenomeni erosivi implicano diverse tipologie di intervento accomunati da una visione estesa delle problematiche da affrontare, sia in funzione dell'assetto territoriale, dei possibili effetti attesi del cambiamento climatico e della risposta conseguente ai costi/benefici nel tempo, e quindi di sostenibilità, per il territorio, per l'ambiente e per la collettività. Al fine di tutelare il territorio costiero e le attività antropiche correlate, è prioritario attuare interventi diretti a ridurre la risalita e la tracimazione delle onde e il sostegno del terreno a tergo (es. difese aderenti), nonché la protezione dall'azione erosiva dell'onda (es. barriere distaccate e pennelli), anche al fine di ridurre in futuro i costosi e provvisori interventi di rifornimento artificiale di sabbia per bilanciare le perdite di sedimenti (i cd. ripascimenti).

**All'interno del Progetto "GREEN DEAL FVG: UN SISTEMA CARBON-FREE VERSO LA NEUTRALITÀ CLIMATICA"** che prevede già interventi generali per la "diffusione veicoli a basso impatto ambientale per riduzione dell'inquinamento atmosferico e miglioramento della qualità dell'aria", si segnala l'opportunità di **integrare l'attuale previsione a valere della Missione M2C2 "Interventi per le energie rinnovabili, idrogeno e mobilità sostenibile a livello locale"**, con specifiche misure dirette alla conversione, anche in incremento ai Piani di sostituzione ordinari della flotta, del parco mezzi TPL con veicoli elettrici, a metano ed Euro 6 diesel ovvero alla conversione dei mezzi alimentati a diesel in metano, nonché degli scuolabus e delle linee di interconnessione infraregionali extra bando TPL.

## Contributo del Gruppo Consiliare del Partito Democratico

### Premessa

Il Gruppo Consiliare regionale del PD intende portare all'attenzione del "Tavolo per la terza ripartenza" le proprie proposte al Piano Nazionale per la Ripresa e la Resilienza con lo spirito costruttivo e propositivo che ha contraddistinto finora la propria azione rispetto ai temi dell'economia e dello sviluppo.

Il Tavolo viene costituito, è utile ricordarlo, come esito di un percorso iniziato il 18 settembre 2020 con il deposito della mozione n. 203 (primo firmatario Bolzonello), l'accoglimento dell'ordine del giorno n. 16 al DDL n. 111, e si conclude il 10 dicembre scorso con l'approvazione all'unanimità da parte del Consiglio regionale di un emendamento sostitutivo (sottoscritto da tutti i gruppi) alla medesima mozione.

La Giunta regionale, sempre sul PNRR, approva due delibere (rispettivamente l'11 dicembre e il 1° aprile, la seconda di aggiornamento alla prima) nelle quali vi sono – all'interno delle Schede previste dal Governo – le segnalazioni del governo regionale, per un importo complessivo di più di 9 miliardi di euro.

Rispetto alle delibere di Giunta si rilevano tre questioni, una di metodo e due di contenuto:

. sul metodo: non vi è stato alcun coinvolgimento preventivo delle organizzazioni di rappresentanza economica e sociale, né degli enti locali, ai quali peraltro è stato chiesto (nemmeno a tutti) solo un elenco di segnalazioni riguardanti il proprio territorio;

. sul contenuto, le schede non permettono di comprendere il disegno strategico di sviluppo regionale alla base di determinate scelte, né vi è l'indicazione di specifiche priorità e tempistiche, indispensabili per rispondere ai criteri stringenti previsti dall'Unione Europa per il riconoscimento degli interventi previsti dal Recovery.

Da ultimo, si rileva uno sbilanciamento territoriale che sembra emergere dalla lettura delle schede.

Non possiamo quindi non rimarcare come si sta arrivando tardi ad elaborare una strategia complessiva: sono passati più di tre mesi tra l'approvazione unanime della Mozione in Consiglio (il 10 dicembre) e l'insediamento del Tavolo per la terza ripartenza (25 marzo), così come entro fine mese (mentre il Consiglio regionale del FVG dovrebbe approvare il documento finale) vi sarà la trasmissione all'Unione Europea da parte Governo della proposta italiana di PNRR.

Con una tempistica così stretta, diventa oggettivamente poco efficace inviare al Governo un documento utile a incidere sulle scelte di rilievo regionale, convinti che il contributo del Consiglio debba caratterizzarsi per scelte e una visione strategica d'insieme di tutta la Regione e non solo di alcuni territori o settori.

Non vogliamo però sottrarci in alcun modo a dare il nostro contributo: il presente documento, senza essere esaustivo di tematiche che fanno già parte delle linee strategiche nazionali (ad esempio sulla portualità) oppure che hanno già visto nel recente passato il pronunciamento da parte del Consiglio (ad esempio, rispetto alla volontà di sviluppare i poli logistici presenti in regione, oppure di istituire una zona logistica semplificata regionale e una zona per la fiscalità di vantaggio lungo la fascia confinaria) vuole prima di tutto rappresentare una visione d'insieme per il futuro della nostra regione, nell'ambito di un necessario disegno di equilibrato sviluppo economico per tutti i territori del Friuli Venezia Giulia e non di un insieme di interventi puntuali, fatti magari per accontentare specifici territori.

Di seguito, una serie di azioni e proposte che non trovano spazio nei documenti della Giunta fin qui prodotti.

### Proposte per il comparto turistico regionale (Missione 2)

Implementazione di viabilità ciclabile (integrata con tecnologie 5S e LTE) lungo il corso del Tagliamento, già oggetto di uno studio preliminare negli anni passati. Ciò permetterebbe di integrare l'attuale percorso



ciclabile che attraversa la regione – che parte da Tarvisio e arriva a Grado – utilizzando prevalentemente tracciati stradali già presenti, permettendo così una sua realizzazione nei tempi previsti dal PNRR.

L'innalzamento medio delle temperature sta fortemente penalizzando le attività invernali dei nostri poli sciistici regionali: come già avviato in altre realtà (si pensi all'esempio virtuoso della Svizzera e di alcune località montane italiane) è necessario avviare una riconversione di tali poli per potenziare le strutture a disposizione del turismo estivo e in una direzione completamente *green* ed ecostenibile. Una delle linee d'intervento d'immediata applicabilità riguarderebbe la progettazione e realizzazione di *Bike park* strutturati, adatti ad una fruizione su diversi livelli di difficoltà, inserite in un sistema di tracciati integrati che si articolano nell'intero territorio regionale e in un sistema di mobilità logistica adatta alle specifiche esigenze di questa pratica sportiva.

Altro tema di possibile utilizzo a finalità turistiche sostenibili delle risorse del cd. *Recovery Fund* riguarda il recupero del patrimonio immobiliare abbandonato in disuso e degrado: si pensi al recupero di complessi militari da tempo dismessi, oppure al recupero di piccoli borghi che possono diventare sede di ricettività sostenibile, sul modello dell'albergo diffuso, esempio virtuoso di recupero delle comunità.

Tema di carattere generale riguarda la necessità di un generale ammodernamento infrastrutturale in grado di soddisfare le esigenze del turismo moderno, motivo per cui si propone l'estensione del Superbonus 110% anche alle imprese ricettive regionali;

### **Proposte per il settore delle imprese (Missione 2)**

Estensione anche agli immobili produttivi delle imprese del Superbonus 110% per gli interventi legati al miglioramento energetico e termico (ad esempio sostituzione degli impianti di climatizzazione), oppure alla riduzione del rischio sismico. Si propone una misura incentivante legata all'installazione di impianti di produzione di energia da fonte rinnovabile (fotovoltaico in particolare) sulle coperture dei fabbricati oggetto degli interventi di ristrutturazione, al fine di raggiungere gli obiettivi di Burden Sharing energetico ed evitare il più possibile l'utilizzo di terreni attualmente destinati all'uso agricolo.

È fondamentale, per lo sviluppo del settore industriale regionale, il rafforzamento delle dorsali ferroviarie e degli scali a servizio del sistema delle aree industriali regionali.

### **Proposte per la montagna (Missione 2)**

Specificatamente per le aree montane del FVG, il settore turistico risulta aggregante e stimolante anche per altre possibili aree di intervento, a partire dagli interventi sul patrimonio immobiliare pubblico e privato, inutilizzati. Il sistema di accoglienza diffusa risulterà ancor più vincente dopo il periodo della pandemia per cui, assieme agli interventi previsti dal Superbonus 110%, si richiama quanto sopra evidenziato sulla necessità di intervenire sul recupero degli immobili anche per finalità turistiche e di coesione comunitaria (sul modello albergo diffuso), nell'ottica di una valorizzazione paesaggistica e urbanistica dei centri e dell'architettura montana.

Tema fondamentale per il territorio montano è quello della viabilità. La viabilità interregionale e transfrontaliera è già oggetto dell'attenzione sul PNRR, ma al pari è importante intervenire sulla viabilità locale e sulla viabilità di servizio ai fondi agrari e boschivi. Il limite per lo sviluppo economico locale sotto l'aspetto della mobilità non è solo legato alla grande viabilità ma anche a quella minore, in particolare per i settori dell'agricoltura e della forestazione. Un uso sostenibile del territorio, una salvaguardia dell'ambiente e della biodiversità e una corretta gestione ambientale è anche strettamente collegata all'accesso e alla fruizione dei terreni.

Altro tema, peculiare per la montagna ma anche per gli altri territori della regione, è quello della risorsa acqua e della sua corretta gestione: in questo senso è fondamentale riservare risorse finanziarie per

l'efficientamento del ciclo integrato dell'acqua. Va pertanto colta l'occasione per dismettere i piccoli depuratori – spesso obsoleti - che servono pochi comuni, portando le condotte fognarie verso unici depuratori siti nel fondovalle, sul modello adottato negli anni scorsi in Alto Adige. Ciò consentirebbe minori costi di gestione e maggiore facilità di intervento e di adeguamento, con pochi centri di depurazione ma con sistemi moderni e tecnologicamente avanzati.

Risulta quanto mai necessario, nei territori montani, definire un programma di interventi finalizzati a limitare il rischio di esondazioni adeguando i presidi di difesa esistenti.

### **Proposta per un progetto regionale per la bonifica, recupero e riutilizzo delle servitù militari dismesse ed in via di dismissione (Missione 2)**

Il Friuli Venezia Giulia, fino agli anni '90, è stata la regione italiana che, per la sua collocazione geografica, ha visto una presenza massiccia di strutture e servitù militari che spesso hanno gravato sulle potenzialità di sviluppo del territorio urbano ed extra-urbano.

Con l'evoluzione degli scenari politici internazionali, l'abolizione del servizio di leva obbligatorio e il passaggio ad un esercito di professionisti, i numerosi edifici militari si sono via via svuotati e dismessi, con il conseguente ridimensionamento di reparti e strutture militari.

I siti militari dismessi stimati in regione sono oltre 400 e quelli già ceduti negli ultimi 20 anni superano i 200, trasferiti dal Ministero della Difesa soprattutto ai Comuni. Spesso questi trasferimenti si sono rivelati problematici nella loro gestione, impedendone di fatto la riqualificazione e il riuso. Inoltre, per molte ex caserme e siti militari vi sono enormi difficoltà – per gli enti locali e i privati - legate alla gestione e reperimento di fondi per il restauro e la manutenzione dei fabbricati, con impatti di tipo ambientale ed economico, in particolare per le bonifiche delle aree e delle strutture in esse contenute, con il conseguente rischio che le aree rimangano inutilizzate ed in progressivo abbandono, sia in contesti urbani che rurali. Ne consegue una considerazione sulla fattibilità di interventi di riqualificazione al fine di ridestinarli ad altri scopi con progettualità condivise tra Stato e Regione, e con il coinvolgimento degli enti locali su cui questi ricadono.

Emerge pertanto l'esigenza di un piano complessivo di portata regionale che possa finalmente trasformare queste immense aree da servitù ora inutilizzate, a straordinaria risorsa senza alcun ulteriore consumo di suolo con la previsione della fruibilità di beni, terreni, edifici ex militari attraverso interventi di bonifica che evitino future emergenze ambientali. Interventi essenziali anche per il cd. "effetto moltiplicatore" in grado di generare investimenti privati.

Il progetto per un possibile intervento regionale di recupero e loro restituzione alla comunità regionale, potrebbe riguardare quattro assi principali:

- bonifiche ambientali delle servitù militari dismesse o in via di dismissione;
- interventi per il loro riuso (alcuni immediatamente cantierabili, in particolare in aree urbane, si pensi a Udine, Pordenone, Cividale o Tolmezzo, oppure alle diverse palazzine militari ad uso abitativo dismesse con facile e immediata riconversione ad edilizia convenzionata ed agevolata o a studentati) ed in alcuni casi interventi per la rinaturalizzazione delle aree stesse (con la bonifica di ex polveriere e caserme estremamente periferiche che potrebbero riportare a natura o a finalità turistiche ettari di terreno ora abbandonati);
- intervento di riqualificazione di edifici esistenti non più utilizzati ubicati all'interno di caserme in funzione per destinazione diverse dalle attività militari: residenziale, sociale, tramite progetti in accordo con gli enti locali interessati;
- intervento residuale per riqualificare alcuni limitati edifici e terreni ex militari a fini storico turistici (l'Europa unita è stato straordinario risultato per un territorio che è stato per anni confine, via di invasione

o di difesa e che ha provato concretamente gli esiti drammatici dei conflitti fino alla cortina di ferro ed alla guerra fredda con diverse installazioni militari ancora presenti e che di fatto con risorse limitate potrebbero costituire testimonianza per la pace e museo a cielo aperto).

#### **Proposta in materia di istruzione e ricerca (Missione 4)**

La pandemia sta determinando una completa ridefinizione dei modelli organizzativi e didattici scolastici, dovendoli adeguare sia in funzione preventiva che in funzione di sostenere la ripresa economica e il lavoro che necessariamente dovranno adottare modelli diversi. Diventa pertanto necessario supportare questa trasformazione imposta, attraverso un piano investimenti finalizzato alla creazione di nuovi e più ampi spazi all'interno dei plessi scolastici in grado di supportare tempi scuola più estesi e più moderni: aule "digitali", mense, laboratori, aule studio. Spazi che sappiano garantire i massimi livelli di connettività e di sicurezza e consentano l'attuazione dei patti di comunità. Perché nessuno resti indietro sarà utile favorire il decentramento di istituti superiori e corsi post diploma in zone periferiche o creare in esse innovativi "centri studio" che possano sostenere l'accesso all'istruzione.

#### **Proposta per un Progetto regionale di "CASE DELLA SALUTE" (Missione 6)**

In coerenza con la Missione 6 Salute prevista dal PNRR e in particolare con l'intervento finalizzato a *"promuovere e rafforzare un'assistenza di prossimità, vicina ai bisogni dei cittadini, per consentire un'effettiva equità di accesso della popolazione alle cure sanitarie e socio-sanitarie, attraverso la definizione di standard qualitativi e quantitativi uniformi, il potenziamento della rete dei servizi distrettuali, nonché il consolidamento di quella ospedaliera ad essa integrata"*, si intende focalizzare un'azione regionale particolarmente rivolta all'attuazione di "Case della Salute" quale luogo per il potenziamento dell'assistenza sanitaria e della rete territoriale dei servizi socio-sanitari.

In FVG l'organizzazione dei servizi territoriali è molto variegata e non omogenea per ragioni storiche e strutturali. Pertanto, per poter superare la disomogeneità di offerta, di servizi, di modalità di erogazione, sia in termini quantitativi che qualitativi, ancora esistenti tra le varie aree della nostra regione, si intende individuare un luogo centrale per erogare servizi socio-sanitari ed assistenziali: le "Case della Salute".

L'idea della "Casa della Salute" è presente da quasi 20 anni nel dibattito nazionale relativo alle tematiche della gestione dei servizi socio-sanitari, ha avuto le sue prime attuazioni in alcune regioni pilota (Toscana ed Emilia Romagna soprattutto) e oggi è una realtà significativa e considerata di successo anche in altre regioni (Lazio). I provvedimenti legislativi approvati nella nostra regione negli ultimi anni hanno tutti riconosciuto l'esigenza di attivare degli strumenti di riferimento territoriale per il governo della materia sanitaria e i "CAP" (Centri di assistenza primaria) previsti nella scorsa legislatura, attivati solo in alcuni distretti della nostra regione, avevano l'obiettivo di attuare anche nel FVG proprio le "case della salute".

Le Case della Salute dovranno essere presenti in ogni distretto e ambito socio-assistenziale in modo tale da garantire standard adeguati in tutto il territorio regionale.

L'obiettivo, come per i CAP, è quello di offrire un luogo aperto tutto il giorno, dove poter consultare il medico generico e un infermiere, dove potersi recare per un malessere o un piccolo incidente, o per programmare test diagnostici. Il modello del poliambulatorio va superato, passando dalla centralità della prestazione a quella della persona e della comunità. Le Case dovrebbero occuparsi anche delle malattie croniche, con percorsi condivisi e sorvegliati. Per poter svolgere al meglio i servizi previsti e poter così sgravare gli ospedali, ora sovraccaricati anche a causa della pandemia da covid-19 e quindi impossibilitati a fornire molte prestazioni ritenute non urgenti, dovranno essere tecnologicamente strutturate e dotate delle adeguate competenze.

Lo stesso documento nazionale del PNRR prevede la figura degli "ospedali di comunità" per degenze brevi (criterio 1/80mila abitanti), che merita di essere approfondito anche per i riflessi sul territorio regionale.

## Contributo del Gruppo Consiliare Patto per l'Autonomia

### TAVOLO PER LA TERZA RIPARTENZA

#### ***A margine di un'emergenza. L'ennesima.***

La situazione pandemica che da marzo 2020 ha condizionato pesantemente la vita dell'intero pianeta rende evidente la necessità di un'analisi ampia e articolata del modello economico e sociale che caratterizza l'attuale fase storica e una riflessione altrettanto puntuale sul futuro che immaginiamo per le generazioni che abiteranno questa terra dopo di noi.

Come avvenuto in altre occasioni, al termine di questa ennesima emergenza avremo di fronte due possibili strategie da scegliere.

La prima è quella di rimetterci al lavoro per far sì che tutto torni come prima, che il sistema ritrovi il suo equilibrio, che il *modus operandi* pre-crisi si re-instauri con la fattiva collaborazione di tutte le componenti economiche, sociali e istituzionali delle diverse aree del globo, compreso evidentemente il Friuli-Venezia Giulia.

La seconda è invece quella di intraprendere un percorso di cambiamento, tanto innovativo quanto certamente faticoso, cercando di comprendere la portata storica di un'occasione di trasformazione dei modelli di sviluppo forse irripetibile.

Evidentemente la prima soluzione è quella che è stata più gettonata nel recente passato, come nel caso della crisi economico/finanziaria del 2008, quando l'establishment globale non ha messo in discussione l'attuale modello economico se non in alcune delle parti più impresentabili della cosiddetta "turbo finanza".

Siamo invece profondamente convinti che sia proprio in momenti come questi che è bene provare a immaginare delle proposte che tentino di imboccare la strada di un cambiamento profondo e radicale. Un percorso che non può che partire dai territori, dalle comunità e da una Storia che, nel caso della nostra terra, è necessariamente una Storia di resilienza, di capacità di resistere alle sferzate della frontiera e a un destino che ci ha visto più volte luogo di conflitti globali e oggetto di catastrofi naturali come il terremoto del 1976.

Siamo inoltre consapevoli che la situazione economica e sociale che ci aspetta dopo la fine di questa emergenza sarà particolarmente complicata, in particolare per alcuni settori economici e per le categorie di cittadini più fragili che hanno avuto pochi strumenti per affrontare questi lunghi mesi di difficoltà.

Fatte queste premesse, raccogliamo l'invito del Presidente del Consiglio Regionale Pier Mauro Zanin e cerchiamo di descrivere sinteticamente alcuni elementi di analisi e di proposta che ci auguriamo possano essere utili a definire una visione strategica per il Friuli-Venezia Giulia del prossimo futuro, nella consapevolezza che tali elementi non entrano nel merito di tutti i possibili ambiti di azione e che si limitano, come richiesto in sede di prima seduta del Tavolo per la terza ripartenza, a tracciare alcune ipotesi di lavoro.

### **PROGRAMMARE LA TRANSIZIONE ENERGETICA**

Il superamento della produzione di energia da fonti fossili e la riduzione dei consumi energetici sono fra gli obiettivi prioritari della comunità internazionale, declinati con vari livelli di coerenza. Sicuramente l'obiettivo della **neutralità climatica** entro il 2050, che per la nostra Regione dovrebbe essere anticipato al **2045** essendo protagonista di un progetto pilota sul Green Deal Europeo, è tanto ambizioso quanto necessario per tentare di contrastare i cambiamenti climatici.

Serve quindi uno sforzo deciso in questa direzione.

L'ipotesi di individuare dei progetti importanti e rapidamente cantierabili per la produzione di **idrogeno "verde"**, che potrebbe auspicabilmente diventare il perno su cui impostare la riconversione della centrale di Monfalcone, è una strada certamente da perseguire nel medio periodo.

Da subito però possono essere messe in campo delle strategie di cambiamento che poggiano a nostro avviso su alcune azioni principali:

- Un piano regionale per l'individuazione di tutte le aree maggiormente idonee all'installazione di **pannelli fotovoltaici**, limitando drasticamente il consumo di suolo agricolo e massimizzando la possibilità di utilizzo di superfici industriali o simili.
- Un sistema di **incentivi alle aziende** che investono nell'installazione di sistemi fotovoltaici o altre forme di produzione di energia rinnovabile presso le proprie strutture produttive, con formule contributive semplici e rapide, basate sui meccanismi della detrazione di imposta sul modello dei contributi statali sull'industria 4.0.
- Il sostegno deciso alla realizzazione di **Comunità Energetiche**, così come definite dalla normativa europea e statale, che permettano di avviare un processo di cambiamento del sistema di gestione centralizzata delle reti di distribuzione e di valorizzare e moltiplicare le buone prassi che in questo settore, anche nella nostra Regione, hanno dimostrato di funzionare egregiamente.
- Una **gestione razionale e sostenibile della produzione di energia idroelettrica**, con il contrasto alle speculazioni in corso sui torrenti naturali montani il cui impatto ambientale e paesaggistico è largamente superiore ai benefici, e un ruolo centrale della Regione attraverso una Società elettrica regionale che faccia da perno al governo del sistema idroelettrico.

## CURA DEL TERRITORIO E SISTEMA PRIMARIO

La cura del territorio passa attraverso una nuova visione del settore primario, che deve necessariamente essere vicina alle strategie di cambiamento individuate dagli ultimi atti della Commissione Europea, con particolare riferimento alle Strategie "Farm to Fork" e "Biodiversità 2030", e che vede nell'agricoltura lo snodo attraverso cui far passare una saggia e lungimirante transizione ecologica, visto che pertiene non solo alla produzione di cibo ma anche alla preservazione del suolo, dell'acqua, della biodiversità e con esse alla possibilità di mitigare ed adattarsi al cambiamento climatico, di gestire con vera prevenzione il tema della salute, nonché di promuovere uno sviluppo qualitativamente qualificato nel settore del turismo e dell'accoglienza.

Riteniamo pertanto necessario fare nostri gli obiettivi comunitari più ambiziosi, quali la **destinazione di 25% dei terreni agricoli all'agricoltura biologica** e il raggiungimento della quota di **almeno il 30% delle aree rurali e marine europee protette**, garantendo al contempo una protezione rigorosa delle aree particolarmente ricche di biodiversità e ad altissimo valore climatico, nonché la trasformazione del **10% delle superfici agricole in aree ad alta biodiversità**.

In questo orizzonte strategico, gli stessi investimenti sul settore irriguo devono avere come obiettivo non solo la diminuzione del consumo di acqua, ma anche l'individuazione di ambiti agricoli finalizzati a una produzione sostenibile e capace di trattenere il valore aggiunto sul territorio regionale.

Accanto a questi obiettivi riteniamo importante mettere in campo strategie finalizzate a **contrastare i fenomeni di abbandono dei terreni e delle produzioni e favorire il ricambio generazionale in agricoltura**, in particolare nelle aree interne.

A questo proposito è a nostro avviso opportuno a livello regionale sviluppare idee e proposte come quelle della **Banca della Terra**, già disciplinata e attiva in diverse regioni italiane e finalizzata all'assegnazione attraverso varie forme contrattuali di terreni incolti o abbandonati.

## **FRIULI-VENEZIA GIULIA COME SPAZIO GEOGRAFICO INTEGRATO IN UNA MACROREGIONE EUROPEA**

Tutti i problemi ambientali di un territorio come il Friuli-Venezia Giulia, compreso tra Alpi e Mare Adriatico, a partire da quelli di contenimento ed adattamento ai cambiamenti climatici, possono essere affrontati solo in maniera congiunta con le aree-regioni confinanti. Questo riguarda non solo la qualità e le risorse delle acque marine e dolci, ma anche il peso territoriale ed ambientale delle infrastrutture della logistica e dei trasporti. Tali ambiti di azione potrebbero rappresentare un paradigma di come **un approccio transnazionale agli investimenti e alla progettazione** possa creare percorsi virtuosi anche in relazione ad altre problematiche, come quelle sociali, sanitarie e culturali. Il tema del plurilinguismo che caratterizza il nostro territorio è in questo senso un elemento di straordinario valore aggiunto a sostegno di politiche integrate.

In questo senso diventa rilevante considerare, come esempio, la necessità di una gestione di bacino del fiume Isonzo tra Friuli-Venezia Giulia e Slovenia, in collegamento diretto con le comunità che lo vivono: questa gestione potrebbe discendere dalla costituzione di un "contratto di fiume" transfrontaliero e da un'unica autorità di bacino, anche attraverso gli strumenti di cooperazione previsti dal diritto europeo.

È poi evidente che un approccio razionale alle infrastrutture e alla logistica impone l'attuazione di una piena **integrazione del sistema ferroviario italiano, sloveno e austriaco**, unica via per massimizzarne le ricadute positive ed eliminare quelle negative, evitando interventi miopi a danno del territorio e dell'ambiente.

D'altra parte, le potenzialità della mobilità sostenibile non si limitano al sistema ferroviario, ma, in riferimento al trasporto di persone, comprendono anche la sua integrazione, in un'ottica intermodale, con il **sistema delle reti ciclabili internazionali** che interessano il territorio del Friuli-Venezia Giulia. Questo obiettivo richiede un investimento per il completamento di tracciati e connessioni, con importanti riflessi non solo sul piano turistico transfrontaliero e non, ma anche sul modello di mobilità interna.

### **IMPRESE, RICERCA E FORMAZIONE**

Il perimetro di azione definito dal percorso della Strategia di Specializzazione Intelligente (S3) deve ovviamente essere tenuto in considerazione per adattare i sistemi produttivi territoriali ai rapidi cambiamenti delle condizioni dei mercati globali.

Dal punto di vista metodologico è quindi fondamentale capire quali strumenti possono essere utilizzati per creare le condizioni affinché il mondo delle imprese regionali mantenga un alto livello di **competitività e capacità di creazione di valore aggiunto**.

È evidente che i principali ambiti di intervento esulano dalle competenze della Regione, ma è anche vero che molto può essere fatto in particolare rispetto all'ottimizzazione delle politiche del lavoro, soprattutto sulla necessità di rivedere l'organizzazione dei centri per l'impiego e le strutture ad essi afferenti.

In questo senso, considerata la probabile prossima tendenza all'aumento del numero di persone inoccupate e la necessità di individuare adeguati percorsi di formazione propedeutici al loro inserimento o re-inserimento nel mondo del lavoro, sarà necessario individuare strumenti nuovi e un **piano straordinario**, che possibilmente preveda un forte coinvolgimento delle stesse imprese **nell'organizzazione diretta dei percorsi formativi** in collaborazione con enti di formazione, da svolgere in azienda e finalizzati alla successiva assunzione, con particolare riguardo alle categorie che più di tutte stanno soffrendo l'attuale situazione, ovvero le donne e i giovani.

Altro elemento sicuramente da rilanciare nelle sue diverse dimensioni è l'ambito della **ricerca e dell'alta formazione**, che vede in Friuli-Venezia Giulia dei livelli di eccellenza assoluta. Riteniamo in questo senso che alle strategie già annunciate rispetto all'insediamento di ulteriori enti di livello internazionale nell'area

giuliana, sia necessario valutare **l'avvio di altre realtà di eccellenza formativa e di ricerca** nelle aree regionali che vedono alcuni settori manifatturieri fortemente interessati alla relazione costante con il mondo dell'innovazione.

## **UNA NUOVA STRATEGIA PER LA MONTAGNA E LE AREE INTERNE**

Definire in modo prioritario una strategia per affrontare i temi della montagna e delle aree interne della nostra Regione è fondamentale. Non solo per i territori e le comunità della montagna, o per le grida di allarme che con sempre maggiore frequenza arrivano dai residenti dei comuni montani, quanto perché riflettere in profondità su quello che sta avvenendo in queste aree significa analizzare e mettere in discussione paradigmi e pratiche di sviluppo che hanno fallito e che stanno fallendo anche in altre zone.

Fenomeni come il crollo della natalità, l'invecchiamento della popolazione, la chiusura dei plessi scolastici, la scomparsa dei piccoli esercizi commerciali di prossimità, non sono da tempo un'esclusiva della montagna, ma stanno interessando parti sempre più ampie di territorio.

Immaginare nuove politiche per la montagna ci obbliga a tenere in considerazione una variabile che in altri luoghi è meno scontata: la **riscoperta del senso del limite**, la necessità di **ritrovare un equilibrio fra uomo e ambiente** che sembra essersi smarrito e che invece può diventare la chiave di volta di un nuovo modello economico e sociale.

Le politiche di investimento sulle aree montane devono quindi necessariamente tenere conto di alcuni aspetti che attualmente non sono sufficientemente considerati.

Fra questi ricordiamo le conseguenze dei cambiamenti climatici sul turismo invernale e in particolare sugli impianti sciistici, rispetto ai quali, secondo l'ultimo rapporto sui cambiamenti climatici dell'Arpa, nel giro di pochissimi anni la diminuzione delle precipitazioni nevose e l'aumento delle temperature renderà praticamente impossibile sciare in buona parte degli impianti della nostra Regione. Serve quindi **una nuova politica di investimento per i poli turistici montani** che tenga conto di questi aspetti, così come sperimentato in diverse altre regioni italiane.

Un altro ambito nel quale è urgente una sperimentazione ampia è quello delle **imprese/cooperative di comunità**. Il tema dei negozi di prossimità nelle aree interne/montane/marginali, con tutta la sua valenza non solo in termini economici ma anche di welfare, non può essere affrontato con le categorie economiche dell'intervento del mercato o delle istituzioni pubbliche. È di tutta evidenza il fatto che nei piccoli paesi della montagna, ma anche sempre più spesso nella pianura friulana o in alcuni quartieri delle nostre città, non ci sono spazi di sostenibilità economica per una gestione tradizionale dei piccoli esercizi commerciali.

Non è pensabile che a farsi carico della funzione sociale di queste attività siano i Comuni o altri enti pubblici. C'è però uno spazio di azione che è quello che supera le categorie della gestione pubblica e del mercato, e che vede nella Comunità locale un soggetto che può tenere assieme la dimensione sociale e quella economica. Poco importa che la forma giuridica sia quella delle imprese sociali o quella delle cooperative di comunità, che vede diverse buone pratiche svilupparsi in vari territori, l'importante è mettere in campo in tempi rapidi un piano di azione che sappia cogliere nei residui elementi di coesione sociale che ancora abitano queste aree i presupposti per percorsi economici innovativi e coraggiosi, legati alle **dinamiche dell'economia solidale**.

## **SANITÀ TERRITORIALE E WELFARE DI COMUNITÀ**

È evidente che il Sistema Sanitario Regionale uscirà dall'attuale situazione pandemica in grossa difficoltà. Le carenze già manifestate prima della crisi sanitaria si sono esasperate e le strutture, non solo ospedaliere, avranno bisogno di interventi rapidi e importanti.

Non entriamo nel merito delle diverse azioni, anche di riforma organizzativa, che riteniamo urgente avviare in questo settore e ci limitiamo a individuare due ambiti di intervento che vediamo come strategici e che potrebbero essere oggetto di finanziamenti specifici.

Un primo ambito è quello della **sanità territoriale**, tanto citata nelle diverse norme di riforma del sistema quanto disattesa nei dispositivi individuati come funzionali alla sua applicazione.

In questo senso è a nostro avviso necessario procedere con la realizzazione delle diverse strutture destinate alla gestione delle pratiche di sanità territoriale, pensiamo come primo esempio all'allestimento dei C.A.P. – **Centri di Assistenza Primaria**, e alla riorganizzazione delle procedure e della gestione del personale sanitario che a questo ambito deve essere destinato, ovviamente in modo graduale e concordato con le categorie mediche.

È evidente che queste operazioni hanno dei costi importanti, sia in termini di strutture fisiche che di personale, e che pertanto devono avere una programmazione economica e finanziaria definita nel tempo.

Un secondo ambito di azione è quello della **residenzialità per anziani**, che in particolare nella prima fase della pandemia ha evidenziato numerose e ampie criticità.

Si tratta di un settore rispetto al quale la curva di invecchiamento della popolazione, che vede la nostra Regione ai vertici in Italia, determinerà una domanda di servizi crescente nei prossimi anni.

Crediamo sia importante avviare un processo di spostamento degli ambiti di investimento per dare risposte migliori e meno costose a questo tipo di domanda, **passando dalle grandi strutture a una rete di piccole strutture di accoglienza dislocate sui territori**, inserite nelle dinamiche delle singole comunità e con il forte coinvolgimento del privato sociale e del Terzo Settore, senza dimenticare la necessaria valorizzazione del ruolo dei *caregiver* familiari.

In questo senso proponiamo un **processo che coinvolga anche il mondo delle ATER** e del loro patrimonio immobiliare, che potrebbe essere implementato con il recupero di edifici esistenti e destinabili a questa particolare finalità.



## Contributo del Gruppo Consiliare Cittadini

### TAVOLO PER LA TERZA RIPARTENZA

Egregio Presidente Piero Mauro Zanin,

considerato l'obiettivo a cui dovrebbe essere finalizzato il contributo dei diversi Gruppi consiliari ovvero la redazione di una proposta di risoluzione da sottoporre all'Assemblea nella sessione del 27-30 aprile e vista la Sua esortazione, in occasione della precedente riunione del Tavolo, a suggerire alcune "visioni" utili a configurare in futuro un Friuli Venezia Giulia più resiliente e coeso (in un'Italia più resiliente e coesa), abbiamo ritenuto opportuno, nell'ambito dei macrotemi del LAVORO e della SALUTE focalizzare la nostra attenzione su due soli aspetti, già ampiamente dibattuti, ma su cui a nostro avviso con grande nettezza andrebbe posto il massimo slancio riformista e la conseguente necessaria allocazione di risorse.

Per ciò che attiene il tema del LAVORO, dell'incrocio della domanda e offerta di lavoro, fra le molte azioni necessariamente orientate a definire un Sistema integrato Istruzione/Formazione/Lavoro, a nostro avviso, va posto l'accento su una trasformazione radicale dei SERVIZI AL MERCATO DEL LAVORO. L'accompagnamento intensivo ed efficace alla RICOLLOCAZIONE dei lavoratori che perdono il lavoro non può più essere un traguardo da raggiungere gradualmente. All'opposto è QUI e ORA che grazie ai fondi del Recovery possiamo immaginare una radicale trasformazione dei CENTRI PER L'IMPIEGO che – pur in una moderna e da noi pienamente condivisa ottica di cooperazione con le Agenzie per il lavoro private – possono e dovrebbero diventare il principale riferimento per realizzare efficacemente l'incrocio della domanda e offerta di lavoro. L'obiettivo è ambizioso – se si pensa a quanto poco, anche nella nostra regione, tali Centri siano capaci di intermediare lavoro (mediamente in Italia meno del 3%) – e potrebbe essere raggiunto indirizzando la spesa verso: 1) Incremento della quantità e della professionalità del personale impiegato (non necessariamente da inquadrare integralmente con contratti di lavoro subordinato); 2) Ripensamento radicale delle Sedi; 3) Digitalizzazione integrale; 4) Nuovi modelli organizzativi che tendano ad una radicale sburocratizzazione.

Per ciò che attiene il tema della SALUTE, fra le molte azioni necessarie a riconfigurare il sistema in direzione dell'Assistenza territoriale, a nostro avviso, va posto l'accento sulla DOMICILIARITA'. L'assistenza domiciliare rappresenta infatti il *setting* assistenziale che meglio risponde ai cambiamenti epidemiologici (aumento della comorbidità e delle patologie croniche) e, in particolare nella nostra regione, all'invecchiamento della popolazione.

In sinergia con l'assistenza territoriale – che, a nostro avviso, non potrà prescindere dalla necessità di riadeguare l'offerta dei servizi di prossimità tramite gli ospedali territoriali dotati di funzioni essenziali quali degenze di medicina, day surgery, radiologia, laboratorio analisi e punti di primo intervento (servizi essenziali soprattutto per le aree orogeografiche svantaggiate della nostra regione) e dalla necessità di realizzare strutture fisiche riconoscibili (il cui nome oggi più ricorrente è "Case della Comunità") – diventa fondamentale offrire un servizio integrato di salute a DOMICILIO (dalla prevenzione alla diagnosi e cura) ad una quota crescente della popolazione, preferenzialmente, ma non esclusivamente, agli over 65 e ai fragili. L'obiettivo potrebbe essere raggiunto indirizzando la spesa verso: 1) Incremento del personale da mettere a disposizione delle cure domiciliari; 2) Strumentazioni avanzate per curare i pazienti a casa; 3) Creazione di Centrali di coordinamento per l'assistenza a domicilio; 4) Telemedicina e sanità digitale. L'Assistenza domiciliare integrata necessita inoltre di competenze articolate, formazione e tecnologia. La pandemia ha evidenziato problemi strutturali che vanno affrontati e la difficoltà nelle cure domiciliari è emersa anche nella nostra regione come in tutto il paese. Questo è il momento opportuno per mettere mano a questa criticità trasformandola in un punto di forza su cui direzionare il futuro della nostra sanità.

In conclusione riteniamo che la nostra regione sarà meglio attrezzata ad affrontare le molte sfide che ci

attendono in futuro quanto più sarà in grado di accompagnare efficacemente i lavoratori nelle sempre più frequenti transizioni da un'occupazione ad un'altra e quanto più sarà in grado di costruire le condizioni di salute dei propri cittadini a partire dal loro domicilio.

## Contributo del Gruppo Consiliare Movimento 5 Stelle

### TAVOLO PER LA TERZA RIPARTENZA DEL FRIULI VENEZIA GIULIA

Come noto, con l'intendimento di rispondere alla crisi pandemica provocata dal Covid-19, l'Unione Europea ha promosso una serie di iniziative a favore degli Stati Membri tra cui lo strumento Next Generation EU che, affiancato al Quadro Finanziario Pluriennale per il settennio 2021-2027, andrà a distribuire ingenti risorse per stimolare la resilienza e la ripresa dalla pesante crisi economica che ha colpito i Paesi dell'Unione.

I macro obiettivi generali dettati dall'Unione Europea, a cui le iniziative devono attenersi, sono quelli di promuovere la coesione economica, sociale e territoriale dell'Unione migliorando la resilienza e la capacità di aggiustamento degli Stati membri; di attenuare l'impatto sociale ed economico della crisi; di sostenere le transizioni verde e digitale, contribuendo in tal modo a ripristinare il potenziale di crescita delle economie dell'Unione, a incentivare la creazione di posti di lavoro nel periodo successivo alla crisi della Covid-19 e a promuovere una crescita sostenibile.

In questo quadro si è deciso di costituire in seno al Consiglio regionale un apposito Tavolo, il "Tavolo per la Terza Ripartenza del Friuli Venezia Giulia", per avviare un confronto tra le forze politiche del Consiglio regionale in modo da predisporre un documento, il più condiviso possibile, da presentare alla Giunta regionale affinché ne tenga conto nella predisposizione del documento che andrà inviato al livello nazionale per fornire idee forti e condivise che diventino linee guida per l'impiego dei fondi che arriveranno.

Le tempistiche di questo percorso sono molto stringenti.

I Piani di Ripresa e Resilienza all'Unione Europea (PNRR) dovranno essere presentati, da parte degli Stati membri, alla Commissione Europea entro il 30 aprile 2021. Entro il 31 dicembre 2022 dovrà essere effettuato un primo impegno delle risorse per un ammontare pari al 70 per cento del totale, entro il 31 dicembre 2023 si dovrà procedere all'impegno del restante 30 per cento delle risorse ed infine i progetti di investimento contenuti nei PNRR dovranno essere realizzati entro il 2026.

Si capisce bene come **tutte le progettualità indicate dovranno necessariamente essere delle priorità immediatamente cantierabili**. Questa è dunque una prima fondamentale indicazione che, a nostro avviso, dovrà costituire la base del documento che il Governo regionale è chiamato a predisporre. La nostra principale richiesta è, quindi, quella di non destinare le ingenti e provvidenziali risorse che ci saranno date su grandi sogni utopistici ed irrealizzabili vista la stingente scaletta temporale. La previsione di grandi opere per le quali, come è notorio, richiedono decine di anni per essere realizzate sarebbe infatti un errore gravissimo frutto di una visione miope e dalle conseguenze negative per il nostro territorio.

Ma ciò non basta. L'occasione che ci si presenta, e che è da cogliere al volo, è di quella di disegnare il futuro della nostra regione, non solo nell'immediato post Covid ma per i prossimi venti o trent'anni!

Per avere il massimo dei risultati riteniamo sia fondamentale **investire in termini quantitativi e qualitativi sul personale di oggi e anche su quello futuro**, quello cioè che uscirà nei prossimi anni dai nostri istituti scolastici e dalle nostre Università e che potrà essere preparato solo sulla base di un adeguato sviluppo anche del sistema della formazione e della ricerca.

Saranno, infatti, questi soggetti a dover gestire la mole di lavoro che ci si porrà davanti in brevissimo tempo e che non è pensabile possa essere affrontata ora, viste le carenze in tale ambito. E, si badi bene, che il riferimento deve valere non solo per i dipendenti regionali, che si troveranno in prima linea a dover affrontare l'ingente aumento della mole di lavoro, ma vale, di conseguenza, anche per quanto riguarda i docenti delle nostre scuole e, a maggior ragione, per il personale della sanità, nonché tutti coloro che

andranno a prestare il loro prezioso aiuto nelle imprese regionali. E tutto ciò va fatto immediatamente in modo da evitare di perdere tempo, rischiando di rimanere con gli stessi problemi che avevamo prima del Covid e che la pandemia ha acuito.

Con questo contributo, dunque, non intendiamo fare una “lista della spesa” specifica su ciò che si potrebbe fare in quanto sarebbe troppo facile quanto inutile. È certo, infatti, che le scelte che dovranno essere fatte dovranno essere delle scelte forti e tese ad incentivare e realizzare la manutenzione del territorio, l’adeguamento energetico degli edifici pubblici, la previsione di infrastrutture materiali e digitali, lo sviluppo della green economy e partecipazione alle strategie di rilancio, l’incentivazione dell’aggregazione tra imprese, clima e salute. Tante altre cose importanti potrebbero essere messe in questa lista, ma nulla potrà essere concretamente realizzato e portato a termine senza un’azione strategica e profonda sul personale, nella sua concezione più ampia.

C’è, infine, la necessità di una vera e propria rivoluzione culturale che ci porti a cambiare completamente la gestione della cosa pubblica e della società che dalla stessa può scaturire. **Che tipo di società volgiamo?** La strada è tracciata dal Next Generation: una società a basse emissioni di carbonio e resiliente al cambiamento climatico, che vive in città sane e verdi, capace di una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva.

La struttura politica e istituzionale non esiste solo per evitare le cattive pratiche, bensì per incoraggiare le buone pratiche, per stimolare la creatività che cerca nuove strade, per facilitare nuove e diverse iniziative personali e collettive. Abbiamo bisogno di una politica che pensi con una visione ampia, e che porti avanti un nuovo approccio integrale, includendo in un dialogo interdisciplinare i diversi aspetti della crisi. Una strategia di cambiamento reale esige di ripensare la totalità dei processi, poiché non basta inserire considerazioni ecologiche superficiali mentre non si mette davvero in discussione la logica soggiacente alla cultura attuale.

Pertanto occorre puntare sulla manutenzione e recupero del patrimonio culturale, edilizio e naturale e non su nuove opere che non faranno altro che aumentare ancora di più la fragilità della nostra regione e sul rispetto della natura e delle creature che la abitano. Non possiamo continuare a spolpare, distruggere, depauperare il territorio perché questo non porterà a nulla di buono.

Dobbiamo rifondare un sistema sanitario pubblico forte, in grado di essere al passo con i tempi e all’avanguardia in tecnologia, ricerca e servizi. Il paziente deve essere al centro di questa grande opera pubblica. Questa sì che lo è. Il Covid ha messo in luce tutta la fragilità del sistema sanitario e questo non deve essere tralasciato o trattato come una emergenza qualsiasi. Dobbiamo costruire un sistema territoriale che risponda alle esigenze dei cittadini, sempre più bisognosi di aiuto in una regione che vede molte persone anziane e fragili o molte patologie che necessitano un’assistenza fitta. È dalla persona che dobbiamo partire, dai suoi bisogni e da lì costruire la sanità pubblica.

Un altro capitolo lo vogliamo dedicare alle persone deboli e fragili. Dobbiamo mettere in campo azioni per arrivare a loro, a non farli sentire più soli e abbandonati. Dobbiamo rispondere alle loro esigenze, casa, lavoro, bisogni. Il nostro motto è da sempre stato “Nessuno deve rimanere indietro”. Ed è da qui che dobbiamo partire. Dobbiamo rispondere alle tante esigenze dei cittadini, recuperare il patrimonio edilizio dell’Ater, cercare di rispondere a tutte le domande di esigenza abitativa. Su questo di certo si dovrebbe investire.

Dobbiamo pensare ad un futuro sostenibile e vivibile, non possiamo più pensare di continuare con la stessa strada e gli stessi metodi percorsi fino ad oggi. Dobbiamo investire sulla ricerca, attraverso finanziamenti congrui.

In sostanza per noi le parole d’ordine sono **ricerca, sostenibilità, salute, recupero e formazione.**

La domanda ormai risalente a qualche anno fa, ma sempre attuale, contenuta nella lettera enciclica “Laudato sì” dovrebbe guidare questa nostra riflessione: Perché si vuole mantenere oggi un potere che

sarà ricordato per la sua incapacità di intervenire quando era urgente e necessario farlo?

Il nostro sprone è, dunque, che questo Tavolo sia un'occasione importante, se non addirittura l'occasione, per delineare una visione del Friuli Venezia Giulia a lungo termine.

Sempre a disposizione per contribuire a costruire il futuro della nostra Regione.

## Contributo del Gruppo Progetto FVG/AR

### Contributo al Tavolo per la terza ripartenza

#### Premessa

Il Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) è il programma di investimenti che l'Italia deve presentare alla Commissione europea nell'ambito del Next Generation EU, lo strumento per rispondere alla crisi pandemica provocata dal Covid-19.

L'UE infatti ha promosso una serie di iniziative a favore degli Stati Membri che prevede la distribuzione di ingenti risorse economiche finanziarie all'interno del PNRR pari a 672,5 miliardi di euro (finanziate in parte a fondo perduto 312,5 miliardi, e in parte a debito 360 miliardi).

#### Contributo regionale al PNRR

Come contributo al PNRR La Giunta Regionale, con propria delibera n 502 del 1 Aprile 2021, ha predisposto 5 schede da presentare al governo nazionale al fine di un inserimento di tali progettualità all'interno del documento sull'utilizzo dei fondi Europei che il Governo invierà alla Commissione Europea a fine aprile. Di seguito si riportano i titoli delle schede presentate:

- 1) da Smart Cities a Smart Communities- nodo della rete italiana della comunità della conoscenza:
- 2) La Regione FVG quale piattaforma logistica intermodale e digitalmente connessa per lo sviluppo economico del territorio
- 3) La resilienza del territorio regionale: interventi per il green deal e i sistemi produttivi
- 4) Green Deal FVG: un sistema carbon free verso la neutralità climatica
- 5) Salute FVG: un sistema resiliente integrato ed efficiente per la salute dei cittadini

Come Gruppo Consigliare valutiamo positivamente le schede che la Giunta Regionale ha predisposto come possibili assi di intervento.

Vista la mozione del Consiglio Regionale n 203 discussa ed approvata il 10 dicembre 2020, che nel dispositivo prevede tra l'altro di evidenziare le priorità tra gli obiettivi individuati, questo gruppo consigliere, nel ribadire la condivisione del lavoro svolto da parte della Giunta Regionale evidenzia quanto di seguito.

Prima di tutto si ritiene di ribadire, come ricordato giustamente anche da molti attori del tessuto economico locale, che la nostra regione è un territorio che può contare imprese, filiere, infrastrutture di assoluta eccellenza a livello nazionale, e non solo, soprattutto nel settore della manifattura. Per tale ragione quindi riteniamo l'importanza di **garantire interventi concreti nel settore industriale** all'interno del costituendo Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza.

Da un punto di vista logistico infrastrutturale, oltre a quanto indicato dalla Giunta sul porto di Trieste, indichiamo le seguenti possibili priorità come ulteriori spunti di riflessione:

1) **Realizzazione di linee ferroviarie ad alta capacità che colleghino i distretti industriali presenti nelle provincie di Pordenone, Udine e Gorizia con le zone portuali di San Giorgio di Nogaro e Monfalcone** attraverso il potenziamento delle tratte esistenti e la realizzazione di nuove. La realizzazione di tali nuove tratte dovrà tenere conto degli impatti ambientali cercando di minimizzarli in modo da non deturpare il territorio della Regione. Questo permetterebbe di creare un collegamento funzionale tra queste realtà con la zona di San Giorgio di Nogaro o Monfalcone e potrebbe rappresentare una occasione unica di rilancio di queste aree che rappresentano un'area importante del comparto economico regionale e che purtroppo negli ultimi anni ha subito gli effetti della crisi. Questo collegamento funzionale potrebbe infatti anche garantire la possibilità di far rientrare queste aree all'interno della costituenda ZLS sfruttando quindi la normativa di vantaggio che le aree comprese all'interno della ZLS hanno. Molto importante in questo senso potrebbe

essere anche il **collegamento con l'area dell'interporto di Pordenone**, questo permetterebbe di creare un unico collegamento funzionale tra le più importanti aree produttive della regione.

Il supporto al settore manifatturiero avviene anche attraverso lo stimolo di attività di digitalizzazione e collaborazione col mondo Accademico. In tal senso quindi proporremo come ulteriori spunti:

**1) Potenziamento dell'Uniud Lab Village:** il Lab Village è una interessante area dedicata alla collaborazione tra Università e Industria per lo sviluppo del territorio. Le attività all'interno di questi spazi toccano diverse tematiche che vanno dalla gestione dell'ambiente, dell'energia, vengono inoltre affrontati aspetti legati all'Internet of things, alla cybersecurity, al machine learning etc.. in quest'area si è già insediato il laboratorio di Danieli Automation piuttosto che il laboratorio misto tra il DMIF (Dipartimento di Scienze Matematiche, informatiche e fisiche) e la società BeanTech. Questo modello secondo noi è molto efficace per legare ed avvicinare sempre più le realtà imprenditoriali con l'università e potrebbe essere replicato anche in altre realtà regionali. In questo contesto si condividono le parole del rettore Roberto Pitton "Un luogo in cui ricercatori, studenti e imprese possano interagire e in maniera diretta facendo convergere le rispettive competenze, creando, così, le condizioni necessarie per definire progettualità congiunte, formative e di ricerca e per poter dare risposte più puntuali alla necessità di innovazione del comparto economico-produttivo"

**2) Sostenere il progetto Advance Manufacturing Valley:** un progetto che è stato mostrato recentemente alla presenza degli Assessori Rosolen e Bini e che va assolutamente potenziato. Come giustamente ricordato anche da DITEDI l'Advance

Manufacturing Valley "è una visione e una prospettiva di sviluppo che coniuga l'eccellenza manifatturiera del Friuli Venezia Giulia con le opportunità offerte dalla digitalizzazione e dalla tecnologia per aumentare la competitività del territorio regionale e renderlo maggiormente attrattivo per nuovi investimenti, talenti, e competenze strategiche". Infatti, nel contesto attuale di mercato, è fondamentale che la regione sostenga una contaminazione tra manifatturiero e digitalizzazione, questo permette di creare un meccanismo virtuoso di attrazione di nuove risorse (non solo economiche) nel nostro territorio regionale che è stato definito a "mulinello" proprio per sottolineare l'importanza dello sviluppo di tali processi in modo interattivo tra loro.

**3) Sostenere un piano che garantisca la Banda Larga a tutti i territori attualmente sprovvisti** sviluppando in modo omogeneo senza alcuna distinzione territori montani e di pianura: come sappiamo ormai la banda larga è indispensabile per garantire la competitività delle nostre imprese e non solo.

**4) Sostenere un piano di Reshoring,** ossia favorire il rientro di attività economiche sul territorio regionale per garantire forniture di prodotti di tipo strategico, a titolo esemplificativo possiamo citare forniture sanitarie, energetiche o tecnologiche.

Un altro punto fondamentale all'interno del PNRR riguarderà la transizione ecologica, che andrà declinata anche all'interno del tessuto industriale. In tal senso quindi, oltre alle misure individuate dalla Giunta proponiamo:

**1) Istituzione di un fondo per la transizione ecologica e la patrimonializzazione** (al quale potrebbero partecipare anche risorse da enti privati) che serva a finanziare progetti industriali che riguardino a titolo esemplificativo ma non esaustivo progetti di riutilizzo dei prodotti, riciclo chimico, di decarbonizzazione e più in generale progetti che rientrano nelle linee definite all'interno del PNRR per la transizione ecologica. Inoltre va pensato anche un fondo che supporti la Patrimonializzazione delle PMI del territorio. La gestione di tale fondo potrebbe essere affidata a Friulia.

Riteniamo inoltre importante che i progetti riguardanti le attività produttive tengano ben presente anche le esigenze del turismo stante la strategicità del settore per la nostra regione. A titolo esemplificativo si indica lo sviluppo dell'idrovia Litoranea Veneta come già individuata dalla Giunta Regionale.

Come giustamente poi ricordato in diverse occasioni è fondamentale inserire all'interno del PNRR il recupero e la riqualificazione di aree attualmente dismesse al fine di dare vita a nuove strutture e spazi secondo modelli di sviluppo che tendano a generare conoscenza e innovazione. In tal senso quindi proponiamo

1) **“POLO UDINESE PER IL DESIGN, LA CREATIVITÀ E L'INNOVAZIONE**, Il progetto punta alla realizzazione di una visione del settore del design e della creatività come volano per l'attivazione di un'economia di sistema basata su caratteristiche storicamente importanti del territorio regionale e altre di potenziale sviluppo futuro. Si tratta quindi di offrire spazi adeguati a diversi tipi di attività che hanno già manifestato il bisogno di avere nuovi spazi nella città di Udine, tra le quali si possono annoverare:

- a. L'università e scuole di design;
- b. Retail includendo showroom e negozi monomarca o multi brand;
- c. Studi professionali in ambienti di coworking;
- d. Student Housing a supporto di tali attività;

Lo spazio identificato potrebbe essere **l'area dell'ex sede delle Regione a Udine**, in altri termini consiste nell'area che va da piazzale Osoppo, viale Caccia e via Uccellis. Questo permetterebbe di recuperare un'area molto importante e collocata nelle immediate vicinanze del centro cittadino. Gli immobili in oggetto, di proprietà di Inarcassa, sono vacanti da molti anni e si trovano al momento in uno stato di forte degrado sia strutturale che estetico. L'area si presenta con le caratteristiche tipiche di una zona urbana estromessa alla vita cittadina.

Inoltre, altre opere a cui riteniamo importante dare priorità in un'ottica di combinato disposto tra sviluppo resilienza, oltre alla già citata terza corsia autostradale, indichiamo:

1. **Ponte sul Meduna**: opera la cui progettazione è in itinere per cui potrebbe avere quei requisiti di veloce cantierabilità che il PNRR richiede;

2. **Completamento della Cimpello- Sequals-Gemona**, opera anche questa che da anni è nell'agenda politica, il PNRR potrebbe rappresentare un ottimo momento per trovare i fondi al fine di completare quest'opera

3. **Bretella ad alto scorrimento (superstrada) di collegamento tra Pordenone e Udine**: attualmente la percorrenza media per raggiungere Udine da PN è di circa 1 ora (quando non ci sono rallentamenti) per un percorso di 53,5 km – per paragone il tempo di percorrenza media Pordenone- Treviso (da entrata a uscita autostradale) pari a 48,3 km è di 32 min. (metà tempo). Questo permetterebbe maggiori sinergie tra le due città e snellimento del traffico sia automobilistico sia pesante all'interno dei centri urbani di attraversamento.

Ricordiamo che quanto sopra indicato sono degli ulteriori spunti rispetto al lavoro svolto dalla Giunta che non hanno la pretesa di essere esaurienti stante la complessità della tematica in discussione.

Corre l'obbligo di sottolineare la necessità di una urgente rivisitazione complessiva degli istituti normativi europei, nazionali e per quanto di competenza (limitata) regionali, per poter dare concreta attuazione alle progettualità previste dal PNRR visto che le risorse andranno impegnate entro il 2022 e spese entro il 2026 (a mero titolo di esempio la normativa in tema di opere pubbliche).





A cura della Segreteria generale  
Servizio giuridico-legislativo  
PO Supporto al processo legislativo negli ambiti della  
I Commissione permanente  
PO Supporto al processo legislativo negli ambiti della  
VI Commissione permanente  
Stampato in proprio dal Consiglio regionale del Friuli Venezia Giulia,  
piazza Oberdan, 6 – 34133 Trieste