DOCUMENTO PROGRAMMATICO PLURIENNALE 2023-2030

Gorizia, dicembre 2022

Sommario

PREMESSA 3
1. DAL SETTENNIO 2015-2022 AL SETTENNIO 2023-2030 4
1.1 CONSIDERAZIONI SUL MUTATO CONTESTO 4
1.2 INVESTIMENTI E MODELLO GESTIONALE: STATO DELL'ARTE 5
2. VISION E MISSION 7
3 LE STRATEGIE DI SVILUPPO: PRIORITA' E OBIETTIVI STRATEGICI 8
3.1 GESTIONE PATRIMONIO 9
Riorganizzazione funzionale e sostenibilità ambientale del valico confinario 9
Pianificazione degli spazi 12
3.2 EROGAZIONE SERVIZI – POTENZIAMENTO SERVIZI ALLA SOSTA 17
Safety e Security: aree di sosta sicure e protette 17
Servizi alla sosta 17
Investimenti già in corso 18
Dall'idea progettuale alla realizzazione: modalità operative previste 19
3.3 EROGAZIONE SERVIZI - LA LOGISTICA AGROALIMENTARE 20
3.4 SVILUPPO DELLA FUNZIONE INTERMODALE 21
4. MODELLO DI GESTIONE 22

PREMESSA

Il documento programmatico pluriennale rappresenta il principale strumento di indirizzo strategico della Società e serve a delineare le linee di indirizzo, gli obiettivi strategici, i settori di intervento nonché ad indicare, ove possibile, le probabili risorse che saranno necessarie per il raggiungimento dei suddetti obiettivi.

Tali previsioni sono parte di un delicato compito, attribuito all'Organo di Indirizzo politico, che trova concreta attuazione nel sistema di programmazione, gestione e monitoraggio dell'attività della Società, svolto con la consapevolezza della complessità dei problemi dovuti agli effetti dell'instabilità economica e geopolitica in corso.

Le sfide che la Società si trova ad affrontare in termini di competitività sul mercato, gestione del patrimonio e delle risorse impongono che tale documento non sia un mero esercizio di stile, ma una guida per consolidare la propria identità e la propria missione, quali pilastri che danno sostanza al ruolo e agli obiettivi da perseguire.

Le azioni programmatiche descritte nel presente documento rappresentano la sintesi dell'evoluzione, anche concettuale, della natura di SDAG che, nata come soggetto gestore del patrimonio immobiliare di proprietà del Comune di Gorizia e dei servizi ad esso connessi, ha gradualmente modificato la propria "mission", fino a diventare vero "motore" di propulsione della crescita e dello sviluppo economico del territorio goriziano. Nell'ultimo decennio, in particolare, sono state promosse iniziative progettuali nazionali ed europee che si sono concretizzate in oltre 10 milioni di investimenti (al di fuori dei lavori di Osimo attualmente in fase di completamento), a favore di un "comparto" che rappresenta 85 aziende insediate all'interno del complesso autoportuale, che occupano direttamente 300 dipendenti, per un fatturato complessivo di oltre euro 30 milioni, a cui si aggiunge la rilevanza dell'indotto generato anche a livello locale.

Si precisa che, visto il mutevole contesto in cui la Società di trova ad operare, il documento sarà aggiornato periodicamente al fine di rendere i contenuti aderenti alle modifiche intercorse, recependo l'impatto dei fattori interni ed esterni di interesse.

1. DAL SETTENNIO 2015-2022 AL SETTENNIO 2023-2030

1.1 CONSIDERAZIONI SUL MUTATO CONTESTO

La precedente edizione del documento, la prima ad essere stata adottata, è quella relativa al settennio 2015-2022. Il documento è stato aggiornato nel 2018, a metà programmazione, con il duplice obiettivo di adeguare la descrizione delle macro-strategie adottate dalla Società così come individuare le principali milestones raggiunte dall'avvio della programmazione.

Le macro-strategie di sviluppo, e conseguentemente gli investimenti individuati a loro supporto, risultavano essere i seguenti:

I. Consolidamento della gestione immobiliare, in particolare attraverso gli interventi denominati "lavori di Osimo" previsti dalla Convenzione stipulata tra SDAG e la Regione Friuli-Venezia Giulia – linea omogenea operativa di intervento n. 1.1 riqualificazione ed aggiornamento tecnologico e normativo delle strutture dell'Autoporto e della Stazione Confinaria;
II. Specializzazione nel settore della logistica agroalimentare, visti i lavori nell'ambito degli interventi denominati "lavori di Osimo" previsti dalla Convenzione stipulata tra SDAG e la Regione Friuli-Venezia Giulia – linea omogenea operativa di intervento n. 2.1 potenziamento dei magazzini frigoriferi che hanno portato nel 2019 all'apertura del Polo Logistico Agroalimentare di SDAG presso il Padiglione C dell'Autoporto;
III. Potenziamento dei servizi alla sosta, attraverso interventi infrastrutturali ("lavori di Osimo" – linea omogenea operativa di intervento n. 1.3 riqualificazione delle strutture e delle aree di servizio alla sosta presso la Stazione Confinaria) e creazione di aree e servizi specializzati;
IV. Potenziamento della funzione intermodale attraverso investimenti infrastrutturali sul terminal intermodale di SDAG e sviluppo di servizi integrati.

Il contesto era caratterizzato da una sostanziale stabilità del comparto della logistica, con una forte crescita dell'attenzione, da parte dei consumatori, degli operatori economici e della politica, sul settore agroalimentare; per soddisfare la domanda e ottimizzare dal punto di vista strategico e organizzativo l'offerta, si registrava una spinta verso la costituzione di organi e cabine di regia per il coordinamento dei player logistici pubblici e privati. Si andavano quindi a costituire, come richiamato della premessa all'edizione 2018 del Documento Programmatico 2015-2022, le Autorità di Sistema Portuale con ruolo anche di raccordo con i sistemi logistici retroportuali, il tavolo di coordinamento della logistica regionale e la Cabina di Regia per il Nord-Est da parte del Ministero dei Trasporti e dell'Infrastrutture.

Nel settennio 2015-2022 SDAG ha colto le opportunità offerte dai fondi di Osimo per rafforzare la propria posizione sul mercato in particolare per quanto concerne la logistica agroalimentare e per mettere a reddito gli spazi dell'Autoporto, ceduti a operatori del settore dei trasporti e della logistica attraverso contratti di sub-concessione.

I dettagli degli interventi posti in essere e lo stato dell'arte saranno trattati con maggiore completezza al paragrafo successivo.

La fine del 2022, momento di stesura del presente documento, presenta un contesto notevolmente diverso rispetto a quello del 2015, data di stesura della prima edizione e anche del 2018, data di stesura della seconda edizione del precedente documento programmatico. La Società ha superato, non senza ripercussioni in particolare per quanto concerne i servizi alla sosta, la pandemia da COVID 19 e sta affrontando l'instabilità geopolitica ed economica dovuta principalmente al conflitto tra Russia e Ucraina. Tali eventi, così come la conseguente irreperibilità e aumento dei costi delle materie prime, e a seguire di gas ed energia, stanno determinando un notevole incremento dei costi di gestione a fronte di una contrazione dei ricavi. Al di là della situazione contingente, i fatti accaduti hanno portato la Società a un'attenta e approfondita analisi del proprio asset, organizzazione e servizi e hanno fatto maturare la consapevolezza che sia necessario pianificare e progettare interventi radicali che consentano quanto più di mettere in sicurezza la Società stessa, garantendo le risorse, ancor prima che per l'erogazione dei servizi, per una ottimale gestione del proprio patrimonio immobiliare, in particolare per quanto concerne l'efficienza energetica. L'ecosostenibilità è sicuramente il fattore che ha acquisito maggiore rilevanza nel corso degli ultimi anni e che si riflette pesantemente nelle strategie individuate nel presente documento, oltre che per il benessere della comunità, per la riduzione dei costi energetici e per il rispetto degli orientamenti comunitari in materia che potranno nel prossimo futuro diventare vincolanti.

Sarà pertanto illustrato nel Paragrafo 3, come le strategie di gestione e sviluppo si differenzino in maniera sostanziale da quelle individuate nel 2015; ciò alla luce del mutato contesto e di come questo sta impattando sulla Società come descritto nel successivo paragrafo.

1.2 INVESTIMENTI E MODELLO GESTIONALE: STATO DELL'ARTE

Come già introdotto nel paragrafo precedente, il settennio 2015-2022 è stato caratterizzato principalmente dalla realizzazione di investimenti, finanziati per la maggior parte dalla Regione Friuli-Venezia Giulia, che hanno consentito la revisione dal punto di vista strutturale, impiantistico e funzionale dell'Autoporto, attraverso i seguenti due macro-interventi:

a) Riqualificazione e aggiornamento tecnologico e normativo delle strutture dell'Autoporto

Consolidamento della gestione immobiliare, in particolare attraverso gli interventi denominati "lavori di Osimo" previsti dalla Convenzione stipulata tra SDAG e la Regione Friuli-Venezia Giulia. Oltre 4 milioni di Euro sono stati investiti nell'ambito della linea omogenea operativa di intervento n. 1.1 al fine di riqualificare ed aggiornare dal punto di vista tecnologico e normativo le strutture esistenti. Circoscrivendo l'area di intervento all'Autoporto per mancanza di fondi sono state portate a termine le seguenti opere:

I. Adeguamento rispetto alle nuove esigenze normative e alle prescrizioni in materia di prevenzione incendi degli impianti elettrici e di illuminazione dei Padiglioni A, B, C, E ed F, dei locali di servizio e degli uffici;

II. Revisione pressoché completa del sistema centralizzato di rivelazione incendi;
III. Compartimentazione dei magazzini A, B ed E tramite separazioni realizzate mediante pareti con resistenza certificata REI 120, sostituzione dei lucernari come da normativa antincendio;
IV. Sostituzione dei portoni di accesso ai magazzini;
V. Riqualificazione del Padiglione E con realizzazione di depositi self-storage.

I nuovi spazi realizzati, in particolare i depositi modulari dei Padiglioni A e B sono stati interamente messi a reddito, combinando due modelli di business: quello della sub-concessione e quello della gestione conto terzi con il personale del settore logistica di SDAG.

b) Potenziamento dei magazzini frigoriferi

L'apertura del nuovo impianto frigo nel Padiglione C nel 2019, finanziato sempre nell'ambito dei lavori di Osimo (linea omogenea operativo di intervento n. 2) ha consentito a SDAG di sviluppare uno dei settori maggiormente caratterizzanti l'operato della Società, riconosciuta come operatore del settore alimentare nel campo della frigoconservazione già dal 1991. Le strutture all'avanguardia e l'alta specializzazione del personale operativo hanno consentito il rafforzamento della Società sul mercato della logistica agroalimentare attraverso il suo riconoscimento come piattaforma di distribuzione di alimenti secchi, freschi e refrigerati. Come si vedrà nei successivi paragrafi del presente documento, le attività del Polo Logistico Agroalimentare e il suo progressivo sviluppo, in termini sia strutturali sia funzionali e operativi, continuano a costituire obiettivo strategico prioritario della Società, nella quale la stessa investe sia in termini di risorse proprie sia grazie a finanziamenti ottenuti (1.125.000,00 Euro dall'ex UTI Collio-Alto Isonzo per il Potenziamento del Polo e 500.000,00 dalla Camera di Commercio Venezia Giulia con lo strumento denominato Fondo Gorizia per l'acquisto di scaffalature e di un software di gestione del magazzino).

Gli investimenti, accompagnati da una riorganizzazione dei servizi logistici e di sub-concessione (funzione immobiliare) hanno consentito da un lato la specializzazione della Società nel settore della logistica agroalimentare, dall'altro l'insediamento di numerose realtà imprenditoriali (principalmente del settore dei trasporti, della logistica e dell'import/export) che hanno determinato la rivitalizzazione delle aree autoportuali.

Il Documento programmatico includeva due ulteriori azioni di sviluppo: il potenziamento dei servizi alla sosta e il potenziamento della funzione intermodale. Il primo punto prevedeva in primis l'implementazione di un sistema di pagamento delle soste a tempo a sostituzione dell'attuale pagamento a tariffazione fissa e il rifacimento dei servizi igienici così come conseguenti azioni finalizzate all'offerta di servizi specifici a favore del traffico pesante e leggero. Le attività non hanno trovato compimento nel settennio precedente a causa di ritardi burocratici nell'iter autorizzativo e dovuti prima all'emergenza sanitaria e poi all'instabilità geopolitica. Trovano quindi collocamento nel presente documento programmatico, come parte della più ampia idea progettuale di ripianificazione delle aree e strutture della Stazione Confinaria.

Per quanto concerne il potenziamento della funzione intermodale, la passata edizione del Documento Programmatico metteva in luce le criticità del terminal intermodale di SDAG derivanti, oltre che dalle dimensioni ridotte, dalla mancata connessione diretta con la linea ferroviaria Trieste-Udine che comporta la necessità di effettuare una

manovra di cambio locomotiva presso la stazione di Gorizia Centrale, rendendo l'utilizzo del terminal non sostenibile dal punto di vista di costi e tempistiche. Come già anticipato nell'aggiornamento del 2018, l'intervento di realizzazione di un collegamento diretto, c.a. "lunetta italiana", ha trovato copertura finanziaria nell'ambito del Contratto di Programma 2017-2021 (e successivi aggiornamenti) di RFI, i lavori di realizzazione dovrebbero concludersi entro il 2025.

2. VISION E MISSION

Il complesso interportuale goriziano, con un'estensione di circa 60 ettari, è stato realizzato 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.

La fisionomia assunta in più di quarant'anni dalla costituzione, composta 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.

Oltre alla caduta del confine, i principali elementi di trasformazione sono stati:

I. la digitalizzazione del processo di sdoganamento e la dematerializzazione delle dichiarazioni doganali, che ha causato il venir meno di molte attività collegate ai servizi di controllo doganale;
II. la soppressione della Zona Franca di Gorizia con la conseguente delocalizzazione di molte aziende di trasporto;
III. la libera circolazione delle merci nel mercato unico, con la conseguente forte riduzione della presenza di case di spedizione internazionali;
IV. la concorrenza nel settore dell'autotrasporto da parte dei Paesi dell'Est Europa di nuovo ingresso nella Comunità, che ha determinato la crisi delle aziende di autotrasporto merci in Italia e nell'Isontino, in particolare;
V. la dismissione delle strutture di controllo e presidio della Polizia di Frontiera e della Guardia di Finanza a seguito dell'applicazione del Trattato di Schengen nel 2008;
VI. la soppressione del Punto di Ispezione Frontaliera nel settore del trasporto animali vivi.

Tuttavia, in un'ottica di sviluppo economico del territorio, permangono per SDAG i vantaggi derivanti dalla posizione geografica di Gorizia, che si colloca al centro di uno snodo importante e strategico tra Italia e Slovenia ed in generale verso i Paesi dell'Europa dell'Est, potenziati dall'opportunità rappresentata dal completamento dei collegamenti autostradali con l'autostrada A4 in Italia e con l'autostrada Lubiana – Capodistria in Slovenia, la vicinanza dei tessuti urbani di Gorizia, Nova Gorica, Šempeter-Vrtojba e la prossimità con il sistema portuale dell'Alto-Adriatico e con l'Aeroporto di Ronchi dei Legionari.

SDAG oggi si occupa della gestione e dello sviluppo delle aree interportuali costituite dell'Autoporto e della Stazione Confinaria di Sant'Andrea, in virtù del contratto di

concessione stipulato con il Comune di Gorizia, suo socio unico, per la concessione dei beni mobili ed immobili di proprietà comunale delle aree di cui sopra, prorogato fino al 2042.

Come indicato nello statuto, la Società ha per oggetto:

I. La gestione, manutenzione ed esercizio del complesso infrastrutturale interportuale del Comune di Gorizia - località S. Andrea, ivi compresi i servizi connessi, nonché la realizzazione, anche in concessione, di qualsiasi intervento edilizio, tecnico e di impiantistica;
II. L'effettuazione di studi, progettazioni e ricerche in proprio, su incarico del Comune di Gorizia, o in relazione alla partecipazione a progetti nazionali ed europei, per la crescita e lo sviluppo economico del territorio;
III. La promozione di insediamenti destinati alla ricerca e sviluppo nel campo dell'innovazione e della creazione d'impresa per la valorizzazione economica del territorio.

Per il conseguimento dell'oggetto sociale s'intendono, a puro titolo esemplificativo e non esaustivo, comprese anche le seguenti attività:

I. Gestione del terminal intermodale, anche in coordinamento con la programmazione della piattaforma logistica regionale;
II. Funzioni terminalistiche, compreso il deposito (anche doganale e fiscale iva) e la movimentazione di mezzi e di merci in genere;
III. Realizzazione e gestione delle strutture comunque connesse all'attività di servizio alla sosta ed al transito di automezzi pesanti e delle autovetture nonché della viabilità, ivi compresa, l'attività di somministrazione al pubblico di alimenti e bevande.

Al fine del perseguimento dell'oggetto sociale, SDAG ha strutturato le proprie risorse interne ed esterne nei seguenti processi:

Processi strumentali

Amministrazione, compliance aziendale e affari societari
Gestione del patrimonio
Gare e contratti
Sviluppo, sistemi di gestione

Processi funzionali

Erogazione dei servizi alla sosta
Erogazione di servizi logistici
Erogazione di servizi immobiliari (subconcessioni)

3 LE STRATEGIE DI SVILUPPO: PRIORITA' E OBIETTIVI STRATEGICI

Le strategie di sviluppo per il settennio 2023-2030 si sviluppano a partire dagli output delle azioni messe in atto fino ad oggi, sia in termini di investimenti sia di organizzazione delle risorse, intese in primis come personale. Esse sono finalizzate al potenziamento dei processi di cui sopra, in un'ottica di aumento dei ricavi derivanti dall'erogazione dei

servizi e riorganizzazione funzionale e strutturale degli spazi al fine di garantire la sostenibilità dell'Interporto dal punto dvista ambientale ed economico.
Un tanto è doveroso vista l'instabilità geopolitica e le conseguenti pesanti ricadute sui costi di materie prime ed energia, così come è doveroso un impegno forte e deciso per la riduzione dell'impatto ambientale.

Riassumendo, le priorità e gli obiettivi strategici declinati nei paragrafi seguenti possono essere così schematizzati:

GESTIONE PATRIMONIO	EROGAZIONE SERVIZI	INTERMODALITA'
• sostenibilità ambientale con focus su transizione energetica • messa a reddito delle aree	• potenziamento servizi alla sosta • potenziamento polo logistico agroalimentare	• potenziamento terminal intermodale • potenziamento piattaforma logistica regionale

3.1 GESTIONE PATRIMONIO

Riorganizzazione funzionale e sostenibilità ambientale del valico confinario

Se con gli interventi di Osimo, linea omogenea operativa 1.1, le aree e strutture dell'Autoporto sono state quasi totalmente riqualificate e messe a reddito[1], quelle invece della Stazione Confinaria, a ridosso del confine di Stato, presentano ancora criticità tali da renderle di fatto non sostenibili in termini di gestione del patrimonio.

Il valico si articola su una struttura complessiva di 350.000 mq, di cui 17.642 mq di edifici (di cui 8.593 mq non più in uso), 116.565 mq di piazzali aree di parcheggio (in circuito doganale), un'imponente viabilità e aree verdi. Fa parte del valico anche l'area che fino al 2010 veniva utilizzata per la sosta degli animali vivi in transito (9 stalle, piazzali con scoli per liquami e palazzina per i controlli veterinari).

Gli edifici, realizzati nel 1982, erano stati strutturati in modo tale da rispondere alle esigenze degli scambi internazionali con dimensioni atte ad ospitare oltre 20 case di

[1] Per completezza si precisa che nelle aree autoportuali restano da riconvertire gli spazi del Padiglione A, occupati fino a febbraio 2016 da Area Science Park Trieste, e la porzione centrale del Padiglione F. Visto il carattere puntuale e non organico, tali interventi non sono oggetto del presente Documento né sono inclusi nel Piano degli investimenti 2023-2025 della Società non essendovi al momento le risorse necessarie a coprire i costi di riqualificazione e riconversione.

spedizione, gli uffici dell'Agenzia delle Dogane (che occupavano oltre 100 dipendenti) e degli Organi di Controllo, strutture per i controlli doganali.

Il progressivo allargamento dell'Unione Europea e il processo di dematerializzazione della Dogana (c.d. Dogana Elettronica) hanno determinato una riduzione della necessità di spazi ufficio da dedicare alle attività di sdoganamento/controllo degli scambi internazionali. Al momento la Stazione Confinaria ospita n. 9 case di spedizione e altri n. 4 operatori economici , l'Ufficio dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli di Gorizia occupa un aree ufficio pari a 1.100 mq oltre a 470 mq ad uso archivio, mentre la Guardia di Finanza occupa un locale da 37 mq.

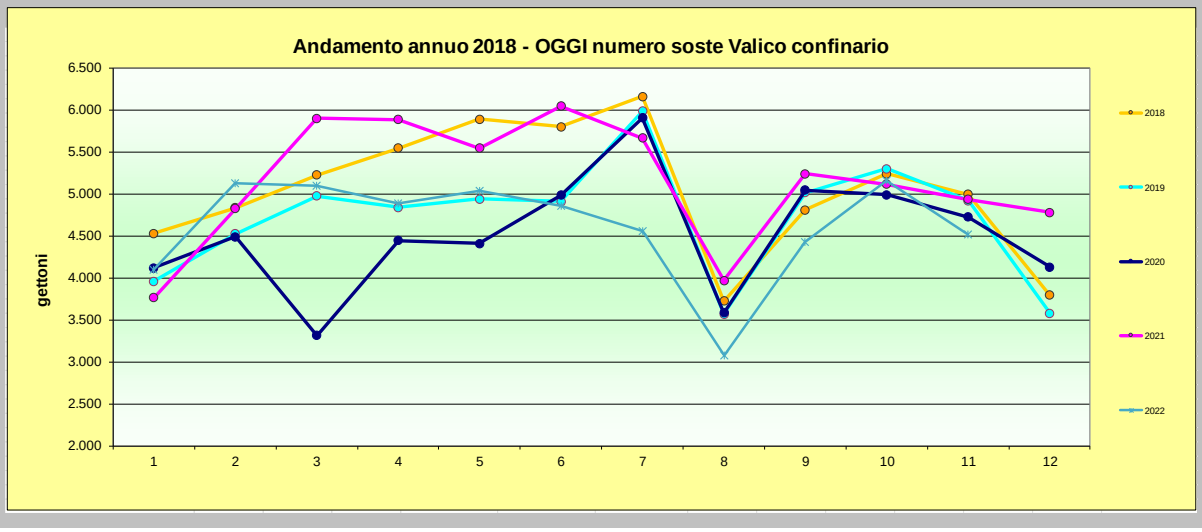
Nonostante ciò, i servizi alla sosta costituiscono uno dei tre principali business core della Società, quasi al pari delle subconcessioni in termini di ricavi. Le ragioni sono da ricercare in particolare nei seguenti aspetti:

I. Normativa dell'autotrasporto e obbligatorietà delle soste: Regolamento UE 1054/2020 che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 per quanto riguarda gli obblighi minimi in materia di periodi di guida massimi giornalieri e settimanali, di interruzioni minime e di periodi di riposo giornalieri e settimanali e Regolamento (UE) n. 165/2014 per quanto riguarda il posizionamento per mezzo dei tachigrafi; viene inoltre introdotto all'interno dello stesso il concetto di "*safe and secure truck parking area*" e di una certificazione europea per le aree di sosta attrezzate secondo i requisiti normativi;
II. Posizione: il valico internazionale di Sant'Andrea è il primo italo-sloveno (e quindi con accesso dai Paesi dell'Est Europa) in termini di attraversamento di mezzi pesanti (2.800 mezzi pesanti/ giorno contro i 2.400 del valico di Fernetti); si innesta direttamente sull'autostrada A34, pur non essendo lontano dalla zona commerciale di Gorizia e non soffre la concorrenza di altre aree di sosta per mezzi pesanti;
III. Servizi: Le aree della Stazione Confinaria incidono su un tratto di strada extraurbana principale e non devono quindi sottostare, in termini di articolazione delle stesse e offerta dei servizi, alla stringente normativa delle autostrade che impone invece vincoli alle modalità di progettazione ed erogazione dei servizi (in primis il divieto di offrire servizi di sosta a pagamento): Al momento le aree di SDAG sono dotate di servizi igienici e docce, snack bar, ufficio informazioni e pagamenti, sala attesa, minimarket, negozio di telefonia. Tutte le aree sono dotate di ampi spazi verdi, videosorvegliate e sottoposte a vigilanza.

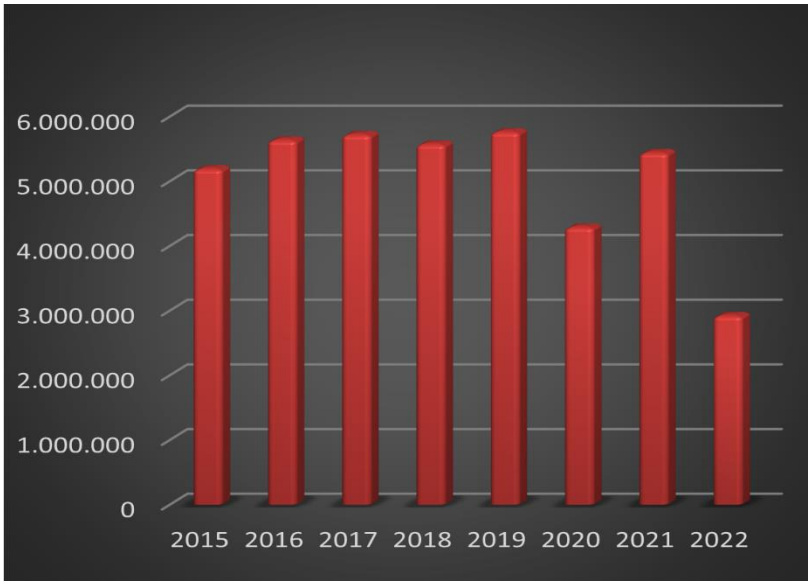
A comprova di un tanto, il numero delle soste di mezzi pesanti riesce a mantenersi ai livelli previsti, nonostante le ripercussioni dell'emergenza epidemiologica COVID 19 prima e del conflitto russo-ucraino dopo.

Numero soste Valico confinario

Gettoni venduti	gennaio	febbraio	marzo	aprile	maggio	giugno	luglio	agosto	settembre	ottobre	novembre	dicembre	SOMMA
2018	4.531	4.836	5.225	5.549	5.894	5.803	6.160	3.724	4.811	5.241	4.998	3.794	60.566
2019	3.962	4.524	4.975	4.839	4.943	4.911	5.988	3.568	5.015	5.303	4.923	3.582	56.533
2020	4.119	4.491	3.317	4.447	4.411	4.986	5.906	3.586	5.045	4.991	4.726	4.130	54.155
2021	3.765	4.828	5.903	5.885	5.547	6.045	5.666	3.970	5.240	5.118	4.935	4.782	61.684
2022	4.097	5.130	5.096	4.892	5.039	4.860	4.559	3.079	4.431	5.156	4.521		50.860



È tuttavia evidente come SDAG non riesca ancora a sfruttare in modo ottimale le opportunità offerte dal consistente volume di traffico che attraversa il valico.



Andamento dei traffici alla barriera di Villesse anni 2015 – primo semestre 2022

Dal 1982, anno di inaugurazione della Stazione Confinaria, il traffico che attraversa il valico di S. Andrea è in costante aumento ed anche i dati del primo semestre 2022 sono confortanti (+6.84% rispetto al primo semestre 2021). La paura di un forte calo che accompagnò l'ingresso dei Paesi come la Slovenia nel 2004 si è dimostrata immotivata. Di fatto il nostro valico è una delle vie privilegiate per il transito su gomma delle merci

ed a SDAG spetta il compito di fornire aree modernamente attrezzate, a basso consumo energetico, integrate con il paesaggio e la vicina città, di forte richiamo per la clientela vista la concorrenza serrata delle aree di servizio autostradali che offrono parcheggi gratis (il Codice della Strada non prevede aree di parcheggio a pagamento nei tratti autostradali) e che accolgano gli autisti permettendo loro una sosta con i servizi necessari in sicurezza.
Partendo dal presupposto che è necessario convertire spazi coperti in aree di parcheggio, SDAG ha intenzione di realizzare un progetto di ampio respiro di ripianificazione degli spazi del Valico confinario attraverso interventi di:

I. Abbattimento degli edifici originari non più utilizzati;
II. Realizzazione di un unico edificio che raggruppi gli uffici Doganali, gli spedizionieri, bar-tavola calda, servizi igienici e docce, negozio alimentari, impianti tecnici;
III. Recupero delle strutture ora inutilizzate quali ex-caserma della Guardia di Finanza, stalle degli animali, edifici doganali import ed export, edifici spedizionieri e Dogana;
IV. Rifacimento della viabilità di transito, di accesso alle aree e di sicurezza per il tratto di strada principale con integrazione di segnaletica verticale ed impianti tecnologici;
V. Realizzazione di stalli di sosta con tettoie provviste di impianto fotovoltaico per raggiungere l'obiettivo dell'indipendenza energetica;
VI. Realizzazione di aree verdi attrezzate per gli autisti (ad esempio aree fitness, gazebi);
VII. Rifacimento delle recinzioni perimetrali ai fini di garantire la sicurezza delle aree;
VIII. Ampliamento dell'impianto di videosorveglianza a tutte le aree e locali;
IX. Smaltimento di impianti tecnologici obsoleti ed ammodernamento degli impianti utilizzati.

Si precisa che il nuovo assetto garantirà adeguate strutture e aree per l'espletamento delle attività di controllo degli uffici dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli così come degli altri organi quali Polizia e Guardia di Finanza.

Pianificazione degli spazi

Realizzazione di un edificio servizi e uffici.
Si prevede la realizzazione un unico edificio centrale alla Stazione Confinaria, a, in cui raggruppare ed ottimizzare gli spazi degli uffici Doganali, delle ditte di spedizione, realizzazione di un bar-tavola calda adeguata al traffico attuale turistico e commerciale e gli altri servizi alla sosta di cui al paragrafo successivo.
In tale edificio sarebbero installati i servizi igienici, le docce ed ogni impianto tecnologico al servizio dell'edificio e delle aree di parcheggio.
Si ipotizza una struttura a ponte della strada extraurbana principale. L'obiettivo è quello di attingere alle moderne soluzioni tecnologiche per ridurre i costi energetici attraverso l'uso di materiali maggiormente ecologici (es. uso del legno attraverso la filiera del legno regionale PEFC - Programme for the Endorsement of Forest Certification - Programma di Valutazione degli schemi di certificazione forestale e COC - Chain of Custody – Certification di Catena di Custodia.
Gli impianti per il raffrescamento e riscaldamento degli ambienti potrebbero utilizzare sistemi a basso consumo energetico ed impatto ambientale o ad alimentazione elettrica

sfruttando il nuovo impianto fotovoltaico installato sulle coperture degli stalli di sosta (vedi punti successivi).
L'edificio dovrà essere facilmente riconoscibile dall'utente che viaggia attraverso il nostro valico e concorrerà a far conoscere ed utilizzare sempre più le infrastrutture e i servizi offerti da SDAG.
Con la costruzione del nuovo edificio si andrà a sostituire l'attuale sottopasso che presenta impianti obsoleti e le cui dimensioni fisiche impattano sulla futura viabilità. Il soprappasso permetterebbe l'attraversamento dell'arteria principale in sicurezza e richiamando l'attenzione della clientela alle attività commerciali presenti nel fabbricato.

Abbattimento degli edifici originari non più utilizzati
In Stazione Confinaria sono presenti diversi edifici realizzati in calcestruzzo; alcuni hanno perso la loro utilità nel corso degli anni mentre altri sono ancora in uso ma con grandi problemi di gestione energetica e di manutenzione. A seguito del raggruppamento di tutti i servizi in un unico edificio si dovrebbe quindi prevedere all'abbattimento di tali edifici ed al riutilizzo delle aree per ampliare l'offerta di stalli.

Recupero delle aree ora inutilizzate quali ex-caserma della GdF, stalle degli animali, edifici doganali import ed export.
Alcuni edifici sono inutilizzati da molti anni e sono anche quelli più voluminosi. Si dovrebbe quindi procedere all'abbattimento della ex-caserma della Guardia di Finanza, delle nove stalle e box del verde, degli edifici "import" ed "export" non più utilizzati permettendo l'utilizzo di tali aree e la riprogettazione della viabilità interna e degli stalli in maniera più conveniente e ragionata. Verrebbero inoltre realizzate anche le vie pedonali, ora assenti, per raggiungere gli stalli degli automezzi in sicurezza.

Rifacimento della viabilità di transito e di accesso alle aree
A seguito della trasformazione in autostrada del raccordo Gorizia-Villesse si è proceduto alla modifica della strada principale extraurbana comunale della Stazione Confinaria. Nel corso degli anni si sono riscontrati diversi problemi di cedimento del fondo stradale dovuti al maggior traffico, all'alta velocità di percorrenza ed all'ampliamento delle aree asfaltate che hanno comportato un maggior costo di manutenzione generale. Si provvederebbe quindi al rifacimento ragionato di tale viabilità "centrale" e delle strade di accesso alle aree di sosta, ove possibile con una riduzione delle aree asfaltate, oggi sovradimensionate (il progetto era basato sulle norme di costruzione delle autostrade).
Si valuterà l'esclusione dall'area del traffico non pertinente alla struttura attraverso la costruzione di viabilità alternativa all'esterno dell'area gestita da SDAG (connessione della viabilità dei Comuni di Gorizia e Vrtojba).
Verrà riprogettata anche l'illuminazione delle aree con l'obiettivo di ridurre drasticamente i consumi energetici e l'inquinamento luminoso attuale.

Realizzazione di stalli all'avanguardia dal punto di vista energetico
Tutte le aree di sosta, gli stalli ed i relativi percorsi pedonali dovrebbe essere riprogettati per ottimizzare gli spazi, facilitare l'individuazione degli stalli liberi, mantenere la viabilità interna ordinata anche ai fini della sicurezza.
Gli stalli di sosta dovranno disporre di tettoie per l'intera lunghezza su cui installare un nuovo impianto fotovoltaico che contribuisca all'indipendenza energetica dell'intera struttura e alla minimizzazione dell'impatto ambientale (impianto con una potenza

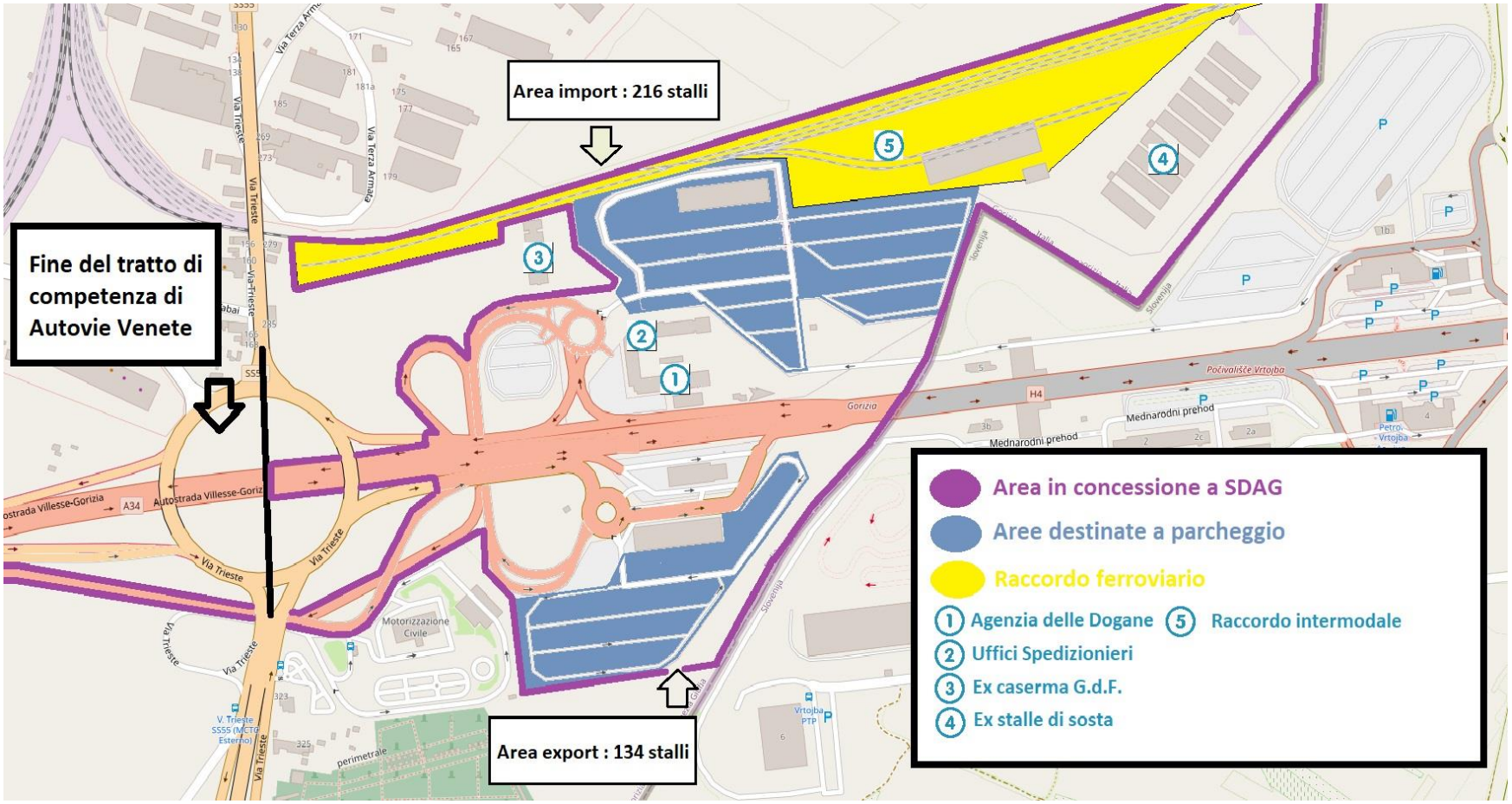
stimata di 2 MW). Tali tettoie sarebbero inoltre utili per proteggere i veicoli e gli autisti dal maltempo e dal caldo delle estati sempre più torride.
Dovrebbe venire garantita anche la disponibilità di prese elettriche per i camion frigo e colonnine di ricarica per i mezzi elettrici. In termini numerici si prevede la realizzazione di un'area unica e comunicante da entrambi i lati del tratto stradale principale con oltre 650 stalli (contro i 350 attuali); l'impianto avrà una potenza di circa 2 MW.

Aree verdi attrezzate per gli autisti
A seguito del rifacimento degli stalli e della viabilità si darà ampio spazio alle aree verdi che contribuiscono al benessere per l'utente e per l'ambiente.
In tali aree saranno presenti strutture per il riposo degli autisti e per alcune attività fisiche.
I materiali usati saranno naturali (legno, pietra, metallo) o riciclati per perseguire l'obiettivo di rispetto ambientale.

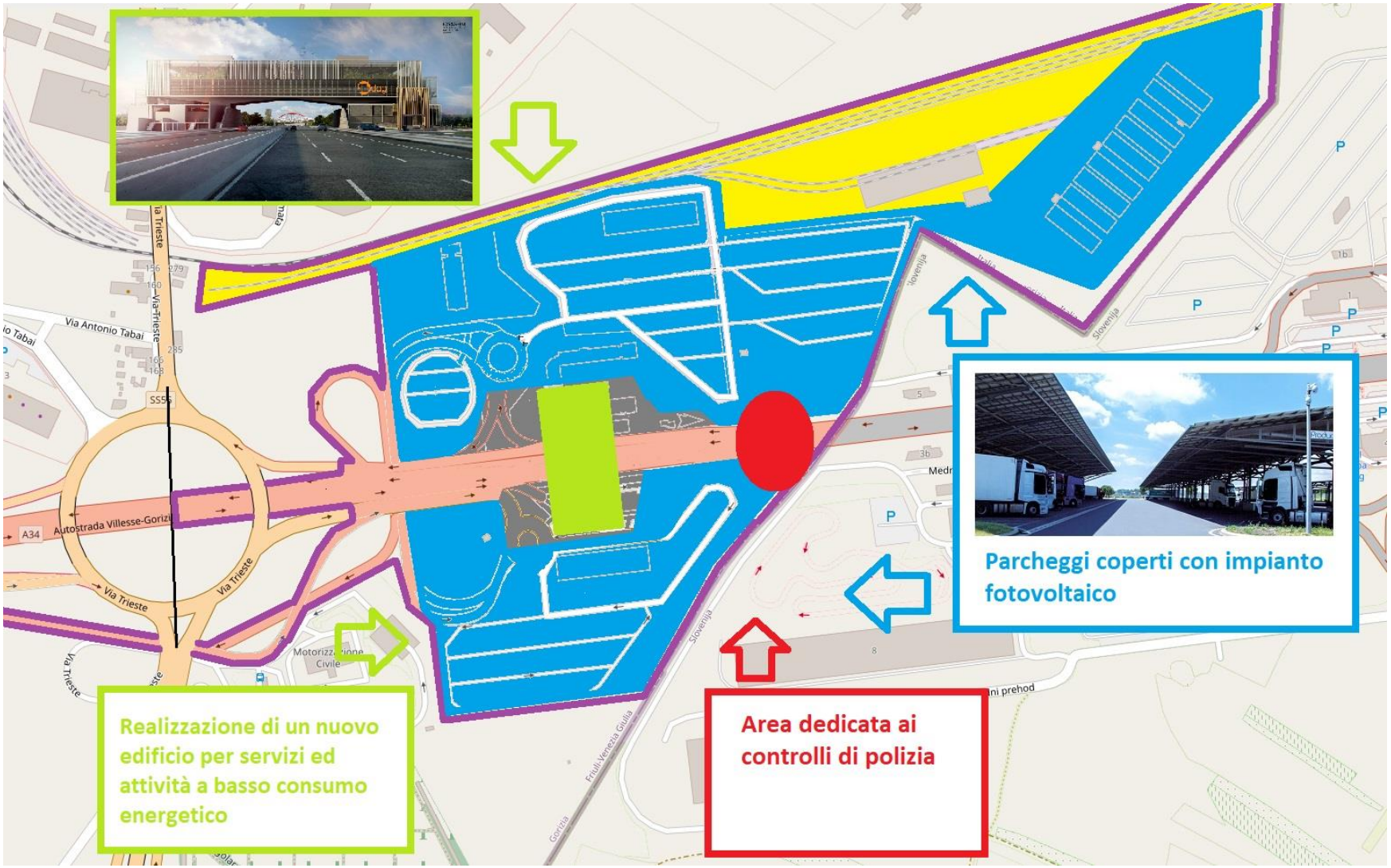
Rifacimento delle recinzioni perimetrali ai fini di garantire la sicurezza delle aree
Le recinzioni dell'intera area dovrebbero essere riviste per permettere una maggiore sensazione di sicurezza per gli utenti, privilegiando soluzioni che permettano una facile manutenzione delle stesse e che le rendano inattaccabili dalla vegetazione che attualmente risulta essere un problema (ad esempio attraverso l'adozione di recinzioni con basamento in calcestruzzo).

Ampliamento dell'impianto di videosorveglianza a tutte le aree
Gli interventi di cui sopra dovrebbero essere accompagnati da un ampliamento dell'impianto di videosorveglianza per aumentare la sensazione di sicurezza e facilitare le Forze dell'ordine nei casi di reato. L'intero perimetro sarà protetto anche tramite impianti di antintrusione e si potenzierà il controllo sul tratto di strada principale extraurbana comunale tramite l'installazione, in concordato con la Polizia municipale, di telecamere per la rilevazione di infrazioni.

Smaltimento di impianti tecnologici obsoleti
A seguito degli interventi fino a qui descritti si provvederà allo smaltimento degli impianti tecnologici e di distribuzione dell'energia che risulteranno inutilizzati ed obsoleti concorrendo ad abbattere i costi di manutenzione e migliorando la sicurezza delle aree e dei cavedi.



As-is della Stazione Confinaria



To-be della Stazione Confinaria

3.2 EROGAZIONE SERVIZI – POTENZIAMENTO SERVIZI ALLA SOSTA

Safety e Security: aree di sosta sicure e protette

La pianificazione di tali interventi ed investimenti sulle aree di sosta, unitamente allo sviluppo del nuovo controllo accessi e videosorveglianza della linea 1.3 di Osimo, dove viene anche previsto quale opera complementare la ristrutturazione della ex. Palazzina 12 (ex Centro Servizi)[2], pone SDAG in un'ottica non solo di ammodernamento ed efficientamento energetico ma anche di miglioramento dei servizi e delle condizioni dell'autotrasporto al passo con gli obiettivi europei.

Le buone condizioni di lavoro per i conducenti e delle condizioni commerciali eque per le imprese di trasporto su strada sono di fondamentale importanza per rendere il settore del trasporto su strada sicuro, efficiente e socialmente responsabile[3].
Al fine di promuovere la sicurezza stradale, vengono incoraggiate a livello europeo le imprese di trasporto ad adottare una cultura della sicurezza che sia rispettata a tutti i livelli, anche nelle aree di sosta in cui il camionista effettua i tempi di riposo dalla guida.
Le aree di parcheggio sicure e protette vengono, infatti, assoggettate a procedure di verifica affinché siano certificate in conformità degli standard dell'Unione. Tali procedure di verifica garantiscono altresì che le aree di parcheggio continuino a rispettare i suddetti standard.
Al fine di garantire la sicurezza e la protezione delle aree di parcheggio in modo continuativo, vengono definite a livello europeo le norme relative anche al livello di servizio offerto in aree di parcheggio sicure e protette, per rendere la sosta non solamente sicura bensì anche più confortevole.
Gli orientamenti TEN-T riveduti, stabiliti dal regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, prevedono lo sviluppo di aree di parcheggio sulle autostrade ogni 100 km circa per fornire spazi di parcheggio per gli utenti commerciali della strada con un adeguato livello di protezione e sicurezza.
Al fine di accelerare e promuovere la costruzione e/o miglioramento di adeguate infrastrutture di parcheggio, vengono previste diverse opportunità di cofinanziamento da parte dell'Unione Europea a cui SDAG intende attingere.

Servizi alla sosta

Aggiungendo alla sicurezza nelle aree di sosta anche una serie di servizi che possono migliorare il comfort degli autisti dà un valore aggiunto al servizio, che si distingue da molte altre aree di sosta lungo l'asse di traffico.
Prevedere la possibilità per il camionista di fermarsi nelle aree parcheggio SDAG, garantite sicure e protette, con anche i servizi essenziali quali bagni/docce ammodernati grazie agli investimenti in corso con la linea 1.3 di Osimo, nonché puntare su un'altra serie di servizi quali un'area lavanderia, un'area ristorante ed aree verdi esterne curate e potenziate tramite aree fitness dedicate, unisce i due obiettivi principali dell'Europa in ambito di autotrasporto.

---

[2] Si veda par. successivo "*investimenti già in corso*".
[3] Reg. UE 1054/2020 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 15 luglio 2020;

L'interporto di Gorizia continuerà ad investire sui servizi alla sosta in quest'ottica, avendo a cuore anche il benessere dei conducenti, i quali devono talvolta far fronte a circostanze imprevedibili che impediscono di raggiungere una destinazione desiderata per effettuare periodi di riposo settimanale senza violare le nuove norme dell'Unione.
È auspicabile permettere ai conducenti di affrontare più facilmente tali circostanze impreviste ed inevitabili consentendo loro di raggiungere almeno un'area di sosta servita al meglio.

Ipotesi di layout della nuova "Palazzina Servizi"

Investimenti già in corso

Osimo Linea 1.3. operativa di intervento "Riqualificazione delle strutture e delle aree di servizio alla sosta presso la Stazione Confinaria di Sant'Andrea

Nell'anno 2023 verranno avviate le opere dell'ultima linea di intervento dei Lavori di Osimo, che prevedono l'ammodernamento del sistema di controllo accessi e videosorveglianza (mediante l'aggiunta al sistema esistente di un congruo numero di videocamere di ultima generazione) delle aree di parcheggio sia della Stazione Confinaria che dell'Autoporto. Con Decreto n° 1206/TERINF del 25/03/2022, la Regione approvava, infatti, la proroga dei termini per l'ultimazione delle opere al 30.06.2024 e per la presentazione delle residue rendicontazioni al 31.12.2024, nonché decretava l'approvazione del progetto di fattibilità tecnica economica. La linea di interventi, 1.3 "Riqualificazione delle strutture e delle aree di servizio alla sosta presso la Stazione Confinaria di Sant'Andrea" consentirà infatti una gestione delle aree e dei servizi più sicura e flessibile con un budget complessivo di €845.729 di cui coperti da contributo € 677.845,96.

L'aggiornamento dell'attuale sistema di controllo degli accessi dei veicoli ed i relativi addebiti, prevede inoltre l'aggiunta di servizi ulteriori ed evoluti quali, ad esempio, la gestione anche in remoto delle prenotazioni. Allo scopo verrà configurato un sito WEB adibito alle funzioni ed ai servizi accessibili via rete. Il sistema potrà inoltre interagire con l'Agenzia delle Dogane per la verifica degli adempimenti e dei controlli doganali

relativi alle pratiche di import/export; sarà infine configurato in modo tale da garantire l'integrazione con il sistema Sinformar dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale ai fini del coordinamento della piattaforma regionale in termini di monitoraggio e gestione dei flussi in un'ottica di ottimizzazione delle aree a disposizione e sicurezza della merce.

Tali opere, unitamente all'ammodernamento dei servizi igienici e delle docce e la predisposizione di un'area dedicata per futuri ulteriori servizi accessori alla sosta, costituiscono l'elemento essenziale per sviluppare ulteriormente il progetto dei "Parcheggi sicuri e protetti dedicati alla sosta dei mezzi pesanti", su cui la Società sta investendo anche in considerazione del nuovo Regolamento Europeo, parte del nuovo Pacchetto Mobilità entrato in vigore il 20 agosto 2020, diventando così un centro al passo con la normativa europea, adottando soluzioni tecnologiche e digitali innovative.

La sosta per i mezzi pesanti ed i servizi ad essa connessi, sono fondamentali per la SDAG in quanto tra i principali pilastri su cui si fonda, nonché parte rilevante del fatturato. Prevedere una crescita di tale pilastro è dunque una concreta occasione di ulteriore sviluppo per l'Interporto sia in termini economici ma anche di competitività a livello europeo. Gli interventi saranno realizzati in modo tale da garantire la loro conversione e adeguamento al nuovo assetto spaziale di cui al paragrafo 2.1 senza dispersione di risorse.

Dall'idea progettuale alla realizzazione: modalità operative previste

Un progetto così ambizioso richiede un'attenta pianificazione tecnica e l'elaborazione di un business plan con solide basi economico-finanziarie. Oltre alla realizzazione degli investimenti di cui sopra, SDAG nel corso del 2023 intende avviare un concorso di idee per lo sviluppo di un progetto avente gli obiettivi di cui ai paragrafi precedente con la finalità di individuare layout e soluzioni tecnologiche per la ripianificazione delle aree del valico confinario. SDAG intende dare risalto pubblico all'iniziativa, inserendosi anche nelle attività e opportunità offerte da GO!2025 - Capitale europea della cultura 2025 Nova Gorica – Gorizia; bisogna infatti tenere a mente il ruolo rivestito da SDAG e in particolare delle aree del valico confinario in occasione della caduta dei confini con la Slovenia e del Giubileo del 2015 (Gorizia Porta d'Europa), concetti che dovrebbero essere ripresi nell'ambito di GO!2025 alla luce del rilievo delle aree nell'unione delle due città; inoltre, come già esposto nei paragrafi precedente, il valico di Sant'Andrea è il principale punto di ingresso stradale allo Stato dalla Slovenia (e quindi dai Paesi balcanici e dell'Europa Orientale) e deve quindi essere all'altezza dell'immagine che le Amministrazioni Pubbliche intendono dare della città di Gorizia.
Per gli stadi successivi di progettazione e la realizzazione delle opere, che saranno realizzate sicuramente in più lotti funzionali distinti a seconda delle risorse a disposizione, con il benestare del Socio, in caso di mancanza di finanziamenti pubblici, ci si potrà avvalere di strumenti di project financing e partnership pubblico-privata che garantiranno di individuare non solo le risorse economiche ma anche le competenze per la gestione degli spazi, sia per quanto riguarda la palazzina servizi sia per gli stalli di sosta con impianto fotovoltaico.

3.3 EROGAZIONE SERVIZI - LA LOGISTICA AGROALIMENTARE

La logistica nel settore agroalimentare continua, analogamente a quanto avvenuto per lo scorso settennio, a rivestire carattere di priorità strategica per SDAG, anche al fine di garantire piena operatività all'impianto frigo completato nel 2018 con i fondi di Osimo (vedi par. 1.2).
Nell'ambito rispettivamente dei fondi concessi dall'ex UTI Collio – Alto Isonzo per il tramite del Comune di Gorizia (Deliberazione Giunta Comunale del 5 settembre 2019) e dalla Camera di Commercio Venezia-Giulia (Fondo Gorizia) sempre per il tramite del Comune di Gorizia (Deliberazione di Giunta Camerale Integrata n. 58/FG del 25 luglio 2019), SDAG completerà nel biennio 2023-2024 i seguenti investimenti:

- Realizzazione di una sezione di trasformazione MT-BT per aumento di potenza presso il Pad. B ed installazione di nuovo gruppo elettrogeno per alimentazione di riserva (intervento finalizzato a garantire adeguata potenza elettrica per un possibile ampliamento delle celle frigo);
- Intervento di efficientamento energetico del Pad. C (celle frigo Polo Logistico Agroalimentare) attraverso il posizionamento sul tetto di guaina isolante e riflettente per il mantenimento dell'isolamento termico;
- Realizzazione di un Punto di Controllo ai sensi del Regolamento (UE) 2019/1014 per l'espletamento da parte degli uffici preposti (Ministero della Salute UVAC PIF Veneto – Friuli Venezia Giulia – Trentino Alto Adige) dei controlli sugli alimenti non di origine animale in importazione;
- Dotazione di un software gestionale di magazzino con la triplice finalità di garantire rintracciabilità dei lotti, ottimizzare la logistica interna e offrire servizi avanzati con un conseguente aumento dei ricavi;
- Dotazione di scaffalature per l'ottimizzazione degli spazi delle celle frigo.

Gli investimenti saranno accompagnati dalle attività dell'ufficio commerciale atte ad assicurare, non solo il soddisfacimento delle richieste dei Clienti, ma anche la continua sinergia con gli altri operatori pubblici e privati della filiera in modo da aprirsi a nuovi mercati. L'ottenimento di certificazioni specifiche di settore (IFS e BRC in primis) e di ulteriori specifiche autorizzazioni per lo stoccaggio di particolari prodotti, oltre a quelle già in possesso[4], costituiranno ancora elemento prioritario per l'aumento della redditività del Polo Logistico Agroalimentare di SDAG.

[4] SDAG al momento è in possesso delle seguenti autorizzazioni e certificazione specifiche:
- Autorizzazione all'introduzione in deposito doganale privato di vino spumante e tranquillo assoggettato ad accisa ai sensi del T.U.A – D.lgs. 504/1995 n. 13889/RU del 08.08.2018 rilasciata dall'Agenzia delle Dogane Veneto e Friuli-Venezia Giulia – Ufficio delle Dogane di Gorizia
- Certificato di conformità biologica n. CC/IT BIO 017 B 192/003/001 IT BIO 017 – D.G. DG/IT BIO 017 B 192/003 rilasciato da CEVIQ srl
- Riconoscimento ai sensi del Reg. (CE) 853/04 – Decreto Regione Friuli-Venezia Giulia – Direzione centrale salute, politiche sociali e disabilità – Servizio sanità pubblica veterinaria n. 1129/SPS del 20/06/2019

3.4 SVILUPPO DELLA FUNZIONE INTERMODALE

Dopo anni di sostanziale inattività del terminal intermodale a causa della ben nota mancanza di un collegamento diretto tra il terminal stesso (linea internazionale Gorizia-Nova Gorica) e la tratta ferroviaria italiana Trieste- Udine con conseguente necessità di cambio locomotore a Gorizia Centrale, SDAG in agosto 2022 ha stipulato con ARS Adriafer Rail Service Srl una convenzione ai sensi dell'art.15 della Legge 7 agosto 1990, n. 241 e s.m.i. per lo sviluppo di un servizio di manutenzione di carri ferroviari presso il terminal di SDAG. ARS è una Società sotto il controllo al 100% di Adriafer S.r.l. che, a sua volta, è una Società interamente posseduta dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale avente quale oggetto sociale, oltre che attività e servizi di trasporto e di movimentazione merci, la promozione e lo sviluppo dei trasporti in genere e dei traffici intermodali e multimodali combinati, interessanti per la Regione Friuli Venezia Giulia, nonché la pianificazione e gestione di tutte le attività e i servizi, anche complementari ed accessori, relativi all'esercizio dei trasporti ed ai traffici nell'ambito dei porti, autoporti, interporti, dei terminal intermodali, dei raccordi industriali, incluso il trasporto di merce su ferrovia, la trazione e l'attività di logistica, compresa la manutenzione delle infrastrutture, degli arredamenti, delle attrezzature, degli impianti, dei mezzi di locomozione ed autotrazione, ecc. per conto proprio e per conto di terzi; si occupa inoltre dell'aggiornamento, dello sviluppo e dell'implementazione della rete dei servizi e dei collegamenti intermodali e logistici. In particolare, ARS è una Società che è stata creata per sviluppare i servizi a valore aggiunto diversi da quelli della manovra e della trazione ferroviaria e nello specifico proprio i servizi di manutenzione del rotabile, del noleggio carri e dell'integrazione modale. ARS è stata individuata quale soggetto capofila per la realizzazione di un polo manutentivo per veicoli ferroviari a servizio dello sviluppo del traffico merci nel Comprensorio portuale di Trieste e dell'intermodalità regionale. La mancanza di sufficiente capacità operativa in merito ai servizi di manutenzione carri si ripercuote sull'efficienza dell'infrastruttura nella sua interezza. Lo sviluppo di un polo manutentivo di questa rilevanza consentirà l'attrazione fuori dal nodo portuale di un numero consistente di carri, in particolare intermodali, che poi saranno immediatamente a disposizione del sistema in modo più rapido ed efficiente rispetto al passato. L'inizio di un'operatività per quanto riguarda le manovre primarie e secondarie renderà lo scalo interportuale goriziano più appetibile anche per altri traffici merce.

La convenzione ha una durata di sei anni, prorogabile di ulteriori 6 anni. Nell'ambito di tale accordo SDAG si è impegnata a realizzare i seguenti investimenti che garantiranno piena operatività al polo manutentivo:

a. realizzazione di un impianto di aria compressa a servizio del capannone raccordato del terminal intermodale – ultimazione lavori prevista per fine 2022;
b. realizzazione di un secondo binario all'interno del capannone raccordato dotato di fossa – ultimazione lavori prevista per fine primo trimestre 2023;
c. realizzazione di un secondo binario esterno adiacente il capannone raccordato – ultimazione lavori prevista per fine terzo trimestre 2023;

d. installazione di una tensostruttura di ca. 1200 mq adiacente il capannone raccordato a copertura dei due binari esterni – ultimazione lavori prevista per fine 2023.

Come precisato nella convenzione, gli investimenti di cui sopra, salvo diversi accordi tra le Parti, saranno realizzati solo previo reperimento da parte di SDAG di adeguati fondi, che la Società si sta già impegnando a ricercare.

4. MODELLO DI GESTIONE

La Società nel corso dell'anno 2021 ha completato l'iter di adesione alla UIR (Unione Interporti Riuniti), quale associazione dei soggetti gestori delle infrastrutture logistiche terrestri che opera con lo scopo di consolidare e sviluppare l'intermodalità nel trasporto e nella logistica nazionale, divenendo così membro associativo insieme alle altre 23 realtà italiane.
Considerato che SDAG, per sua natura, presenta già i requisiti necessari per essere riconosciuta come nodo nell'ambito della rete nazionale degli interporti, nonché della rete europea TEN-T (Trans European Transport Network), con la possibilità di partecipare ai bandi di contributo e finanziamento pubblicati dall'Unione Europea e dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (Mims) volti a potenziare ed integrare il completamento e finanziamento delle suddette reti, la Società stessa ha deciso di effettuare un cambio statutario andando ad aggiornare l'oggetto sociale per adeguarlo a tale scopo, divenendo così ufficialmente a livello societario una "infrastruttura interportuale".
Ad oggi, tuttavia, l'Interporto di Gorizia non risulta essere inserito nella rete degli interporti italiani di rilevanza nazionale di cui alla l. 240/1990 ss.mm.ii. né nella rete core e/o comprehensive europea TEN-T, pur giacendo a ridosso di due corridoi europei: Mediterraneo e Baltico Adriatico, ed intimamente connessa all'autostrada A34 Villesse-Gorizia (diramazione diretta dalla A4). A livello nazionale, nonostante i requisiti previsti dalla normativa vigente ai sensi della l. 240/1990 e ss., e nonostante l'evidente contributo che l'interporto di Gorizia fornisce al trasporto intermodale, questo non risulta ancora esser inserito nell'elenco della rete degli interporti.
La materia degli interporti, disciplinata infatti dalla legge 240/1990 e successive modificazioni ed integrazioni apportate con la legge 30 maggio 1995 n. 204, è attualmente in fase di rivisitazione con due proposte legislative che prevedono una ricognizione aggiornata dei soggetti gestori delle infrastrutture interportuali di interesse nazionale; pertanto, la SDAG intende effettuare formale richiesta, per il tramite della Regione Friuli-Venezia-Giulia e la UIR, di riconoscimento della qualifica di interporto a livello legislativo/normativo.
A questa, si intende proseguire con la domanda di accoglimento a livello europeo dell'interporto di Gorizia nella rete TEN-T quale nodo core.
In tal senso, il riconoscimento dell'Interporto di Gorizia come Rail-Road-Terminal ovvero Logistics Platform and Freight Terminal di rango core della rete TEN-T consentirebbe alla Società di competere anche a livello europeo per il finanziamento di interventi a valere sul programma quadro CEF (Connecting Europe Facility) per l'evoluzione e miglioramento dell'intermodalità quale linea strategica dell'Interporto.

Per quanto riguarda il modello di gestione interna della Società, oltre al completamento della riorganizzazione del personale avviata in luglio 2022 alla luce delle figure vacanti, non si prevedono cambiamenti sostanziali nell'arco dei prossimi anni.

La Società, sentito il Socio ove del caso, si riserva la facoltà di modulare con rilevanza diversa le proporzioni di aree e di attività gestite in subconcessione rispetto a quelle gestite direttamente con proprio personale (vedi servizi logistici e punto ristoro in primis) in un'ottica di ottimizzazione costi/ricavi; un tanto sarà doveroso in particolare qualora la contingente situazione di aumento spropositato di materie ed energia dovesse diventare endemica.

Proseguendo sull'esempio dell'accordo SDAG-ARS (vedi paragrafo 2.4), la Società si auspica infine, con il supporto del Socio, un maggiore coordinamento e una gestione più sinergica delle infrastrutture logistiche e relative competenze regionali e territoriali al fine di far fronte comune alle difficoltà in atto e garantire un posizionamento più forte sul mercato internazionale.