



**DOCUMENTO  
PROGRAMMATICO  
PLURIENNALE 2015 - 2022**

**Rev 02 - OTTOBRE 2018**

## PREMESSA ALLA NUOVA EDIZIONE

L'edizione n. 2 del Documento Programmatico 2015-2022 di SDAG viene emessa a metà tragitto dall'inizio della programmazione del Documento, avviata nel 2015, con il duplice obiettivo di aggiornare la descrizione delle macro-strategie adottate dalla Società, ove queste abbiano subito variazioni come conseguenza dei fattori interni ed esterni descritti di seguito, così come di individuare le principali milestones raggiunte dall'avvio della programmazione. Si precisa che le macro-strategie di sviluppo della Società restano quelle già individuate nelle precedenti edizioni del Documento; si registrano tuttavia aggiornamenti rispetto all'articolazione delle stesse, nel tempo, nelle risorse e nelle modalità. Un tanto per rispondere in maniera il più coerente possibile ai seguenti fattori di influenza:

### FATTORI INTERNI

- Realizzazione degli interventi connessi ai fondi di Osimo: proroga dei termini e varianti al progetto originale per consentire la realizzazione di aree di deposito più aderenti alle esigenze del mercato e rispondere alle normative cogenti e specifiche esigenze espresse dalle Autorità di controllo;
- Specializzazione agroalimentare nell'ambito della realizzazione dei lavori di Osimo nel Padiglione C, allargando il concetto di logistica del freddo

### FATTORI ESTERNI

- Nascita dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale: Il d.lgs. 4 agosto 2016, n. 169 ha profondamente innovato il sistema di amministrazione dei porti di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84 e s.m.i., sostituendo appunto le Autorità Portuali con le Autorità di Sistema Portuale (AdSP). Per quanto riguarda il porto di Trieste, ai sensi dell'art. 7 del summenzionato decreto legislativo - che modifica l'art. 6 della legge n. 84/1994 - è stata istituita l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale. Tra i compiti della nuova Autorità (che include il Porto di Monfalcone e Porto Nogaro) vi è quello di promuovere forme di raccordo con i sistemi logistici retroportuali e interportuali (art. 7 comma 4, lettera f d.lgs. 169/2016) al fine di garantire un maggiore coordinamento tra operatori logistici pubblici e privati regionali;
- Costituzione del Tavolo di coordinamento della logistica regionale che riunisce l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, i quattro interporti regionali (Cervignano del Friuli, Ferneti, Pordenone e SDAG) e i rappresentanti degli operatori logistici (autotrasportatori e spedizionieri);
- Costituzione da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di una Cabina di Regia per il Nord-Est di cui fanno parte i quattro interporti regionali al fine di individuare, sotto il coordinamento della AdSP investimenti e strategie coerenti con il Documento di Economia e Finanza 2017 e in particolare con l'allegato denominato "CONNETTERE L'ITALIA: fabbisogni e progetti delle infrastrutture;
- Inserimento dell'intervento di realizzazione della lunetta italiana (collegamento diretto tra il terminal intermodale SDAG e la linea ferroviaria Trieste-Udine) nel contratto di programma 2017-2021 - Parte investimenti - tra Ministero dei Trasporti e dell'Infrastruttura e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A;

## Sommario

INTRODUZIONE.....	4
PREMESSA.....	4
I LAVORI DI OSIMO: SINTETICA DESCRIZIONE E STATO DI FATTO .....	5
IL CONSOLIDAMENTO DELLA GESTIONE IMMOBILIARE .....	7
Rifacimento degli impianti elettrici ed antincendio dell'Autoporto. ....	7
Nuovi depositi modulari .....	8
Riqualficazione del Padiglione E - Box.....	8
IL POLO LOGISTICO AGROALIMENTARE DI GORIZIA: GOfoodLOG e GOrefeerHUB .....	9
Il mercato del freddo .....	9
Il nuovo impianto frigorifero.....	9
Investimenti .....	11
Le attività accessorie per la specializzazione nel settore agroalimentare.....	11
RIQUALIFICAZIONE DELLE STRUTTURE E DELLE AREE DEDICATE AI SERVIZI ALLA SOSTA .....	12
InfoPoint e servizi ai flussi turistici .....	14
Miglioramento dell'accessibilità ai servizi della Stazione Confinaria .....	15
Aree di sosta sicure .....	16
Aree di sosta al servizio delle operazioni doganali .....	18
Parking specializzato "ADR" .....	18
Investimenti .....	19
L'efficientamento energetico delle strutture e aree per i servizi alla sosta .....	19
INTERMODALITA': DALL'INTEGRAZIONE DELLE INFRASTRUTTURE TRANSFRONTALIERE ALLO SVILUPPO DI SERVIZI LOGISTICI INTEGRATI .....	21
Il terminal intermodale di SDAG oggi .....	21
Punti di forza e criticità del terminal intermodale SDAG .....	21
L'integrazione multimodale regionale e transfrontaliera .....	23
Gli investimenti previsti .....	23
I finanziamenti da ricercare e il ruolo del GECT-GO .....	25
Conclusioni: .....	25

## INTRODUZIONE

Il complesso autoportuale 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 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.

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

- 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;
- la libera circolazione delle merci nel mercato unico, con la conseguente forte riduzione della presenza di Case di spedizione internazionali;
- 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;
- 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;
- la soppressione del Punto di Ispezione Frontaliera nel settore del trasporto animali vivi.

Tuttavia, in un'ottica di sviluppo economico del territorio, permangono 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 dell'Aeroporto di Ronchi dei Legionari.

## PREMESSA

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 corso), a favore di un "comparto" che rappresenta 54 aziende insediate all'interno del complesso

autoportuale, che occupano direttamente 215 dipendenti, per un fatturato complessivo di oltre euro 30 milioni, a cui si aggiunge la rilevanza dell'indotto generato anche a livello locale.

Con il completamento e la riqualificazione del sistema Autoportuale in atto tramite i Fondi residui degli Accordi di Osimo - III° Lotto 2° Fase, si intende rilanciare l'attrattività insediativa del complesso autoportuale goriziano, ampliando la gamma delle funzioni e dei servizi collegati non solo alle classiche attività doganali, ma anche a quelle di logistica distributiva e di servizio alla sicurezza dei transiti.

Con questo documento SDAG intende presentare un programma per punti, con una breve descrizione delle attività, la definizione degli obiettivi e i risultati attesi, mettendo in evidenza gli investimenti in atto per l'ammodernamento delle infrastrutture e degli impianti.

## ***I LAVORI DI OSIMO: SINTETICA DESCRIZIONE E STATO DI FATTO***

I lavori di Osimo sono interventi di potenziamento e riqualificazione degli impianti, aree e strutture autoportuali, così come stabiliti dalla Convenzione stipulata tra la scrivente Società e la Regione Friuli Venezia Giulia. I contenuti della Convenzione, a seguito delle modifiche e aggiornamenti richiesti da SDAG e approvati dalla Regione e dal Comune di Gorizia risultano essere i seguenti:

### Linea omogenea operativa di intervento n. 1

Riqualificazione ed aggiornamento tecnologico e normativo delle strutture esistenti in autoporto e stazione confinaria

#### **1.1 Riqualificazione ed aggiornamento tecnologico e normativo delle strutture esistenti**

**€ 4.072.400**

- Rifacimento degli impianti elettrici dei fabbricati adibiti a magazzino e ad attività di servizio al trasporto e logistica (officina meccanica, carrozzeria, gomme, elettrauto).
- Adeguamento degli Uffici amministrativi direzionali di SDAG e dell'Agenzia delle Dogane.
- Sostituzione dei portoni di accesso ai padiglioni dell'Autoporto
- Rifacimento degli impianti ed apparati antincendio dei fabbricati con particolare tutela delle aree adibite ad uffici di servizio ai magazzini.

La linea omogenea 1.1 includeva anche il rifacimento della copertura del padiglione "F"; tale intervento è stato sospeso per mancanza di fondi; sono state tuttavia eseguite alcune operazioni di rattoppo al fine di eliminare le infiltrazioni dovute agli ammaloramenti della copertura.

#### **STATO DI FATTO:**

A seguito delle procedure di gara, a gennaio 2016 i lavori sono stati aggiudicati alla ATI composta da COSTRUZIONI FERRACIN SRL di Jesolo (VE) in qualità di capogruppo e RG Impianti Srl di Salzano (VE) in qualità di mandante, per un importo contrattuale pari a € 2.704.255,42 (di cui oneri di sicurezza pari ad € 108.363,94). I lavori sono stati avviati a luglio 2016; ad oggi hanno comportato l'emissione di tre perizie di variante dovute a necessità tecniche non prevedibili di modificare quanto previsto a livello progettuale per i lavori di adeguamento degli impianti e delle strutture.

La conclusione dei lavori è prevista entro aprile 2019.

### **1.3 Riqualificazione delle strutture e delle aree di servizio alla sosta presso la Stazione Confinaria di Sant'Andrea € 358.410**

#### **STATO DI FATTO:**

Deve essere avviata la progettazione a livello esecutivo dell'ampliamento del sistema di videosorveglianza e di controllo accessi della Stazione Confinaria e dell'Autoporto.

E' stato predisposto lo Studio di Fattibilità per valutare le possibili migliorie al sistema viario e di accesso alle aree di servizio della Stazione Confinaria.

Per la prosecuzione delle attività si attende la conclusione dei lavori della linea omogenea 1.1 e il conseguente svincolo delle economie e dei fondi residui del quadro economico. Si attende inoltre una definizione delle competenze sul tratto autostradale attualmente in concessione a SDAG e sulle aree di competenza da parte del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture, Comune di Gorizia e Autovie Venete.

#### Linea omogenea operativa di intervento n. 2

Potenziamento delle infrastrutture per la funzione logistica.

### **2.1 Potenziamento dei magazzini frigoriferi € 4.485.300**

- Realizzazione di un polo del freddo, denominato Gorizia Refeer Hub nel padiglione C dell'Autoporto di Gorizia;
- Acquisto di un software per la gestione logistica del magazzino;
- Implementazione di un nuovo sistema di scaffalature per l'ottimizzazione degli spazi.

#### **STATO DI FATTO:**

- In data 27.05.2016 è stato aggiudicato definitivamente l'appalto integrato, per la progettazione esecutiva ed i lavori all'ATI Zudek S.r.l. (Capogruppo) di Muggia (TS), Impresa Benussi & Tomasetti di Trieste - Tiepolo Srl di Trieste (mandanti) per un importo di aggiudicazione pari ad € 3.330.602,91 (di cui € 90.000,00 relativi ad oneri della sicurezza non soggetti a ribasso); dopo l'approvazione del progetto esecutivo, anche da parte di Vigili del Fuoco n data 06.06.2017, è stato sottoscritto il verbale di avvio lavori.

In data 09.04.18 è stato consegnato il primo lotto dei lavori che consiste nella realizzazione delle sei celle a bassa temperatura, attualmente impiegate a temperatura positiva. Entro la fine dell'anno è prevista la consegna del secondo e ultimo lotto comprendente ulteriori cinque celle.

Entro l'anno 2019 si prevede inoltre l'implementazione del nuovo sistema di gestione del magazzino e scaffalature.

Si rileva inoltre che la Commissione Gas Tossici, ha emesso in data 15/10/2018 l'autorizzazione definitiva alla detenzione e utilizzo del gas ammoniacca necessario al funzionamento dell'impianto.

Secondo quanto stabilito dalla prima revisione della Convenzione stipulata SDAG e la Regione Friuli Venezia Giulia, i lavori avrebbero dovuto essere completati entro il 30 marzo 2017.

Alla luce del fatto che la tipicità dei lavori previsti, sia in fase di progettazione che durante l'andamento dei lavori, ha richiesto tempi straordinari e non prevedibili, in data 26 aprile 2017 SDAG ha chiesto alla Regione Friuli Venezia Giulia di indicare, in riferimento ai termini esecutivi della Convenzione, come termine ultimo per la realizzazione dei lavori previsti dalle tre linee omogenee così come per il completo utilizzo dei fondi residui derivanti dai ribassi di gara la data del 30/06/2022 con ulteriori sei mesi per le residue rendicontazioni finali. La Regione ha approvato una proroga dei lavori al 30/06/2021 con ulteriori sei mesi per le residue rendicontazioni finali.

Con la medesima nota, SDAG aveva chiesto di stralciare la linea 1.2 che prevedeva la riqualificazione dell'illuminazione pubblica, convogliando l'importo stanziato (Euro 160.000,00) nella linea 1.3. La riqualificazione dell'illuminazione sarà perseguita applicando un programma di interventi finalizzato al raggiungimento degli obiettivi di contenimento delle spese e diminuzione delle emissioni climalteranti, attraverso soluzioni di partenariato pubblico privato. Anche tale richiesta è stata approvata.

## **IL CONSOLIDAMENTO DELLA GESTIONE IMMOBILIARE**

Le azioni di sviluppo che si intendono perseguire, non possono prescindere dal consolidamento dell'attività per cui SDAG è stata costituita: *“la gestione, manutenzione ed esercizio del complesso infrastrutturale autoportuale e confinario 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”*.

La linea omogenea operativa di intervento n.1 dei lavori di Osimo prevede importanti e imprescindibili interventi di riqualificazione ed aggiornamento tecnologico e normativo delle strutture esistenti, in particolare:

### **Rifacimento degli impianti elettrici ed antincendio dell'Autoporto.**

- E' stato previsto l'adeguamento rispetto alle nuove esigenze normative ed alle prescrizioni in materia di prevenzione incendi degli impianti elettrici dei padiglioni “A”, “B”, “C”, “E”, “F” e dei locali di servizio. E' stato interessato da una revisione pressoché completa il sistema centralizzato di rilevazione fumi.
- Gli interventi riguardano le strutture dei fabbricati adibiti a magazzino e gli impianti dell'Autoporto ove si svolgono le varie attività soggette al controllo dei VVF, per verificarne la corrispondenza alle normative vigenti in materia

di prevenzione incendi, nell'ottica di assicurare il puntuale rispetto delle prescrizioni impartite dal Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco all'interno dei pareri preventivi emessi e le più recenti norme sulla sicurezza dei lavoratori e sulla salute nei luoghi di lavoro. Sta per essere completata la compartimentazione dei magazzini A e B, tramite separazioni realizzate mediante pareti con resistenza certificata REI 120, sostituzione dei lucernari come da normativa antincendio, manutenzione straordinaria impianti elettrici e rivelamento fumi. Tali compartimentazioni riguarderanno anche le nuove divisioni nel pad. "B", a seguito dello smaltimento vecchie celle frigorifere.

- Per il padiglione "E" sono stati realizzati controsoffitti REI 120 per garantire la migliore compartimentazione dell'edificio ed una maggiore capacità di stoccaggio delle merci al suo interno, ampliamento della rete antincendio, manutenzione straordinaria dei montacarichi, rifacimento della copertura.
- Per il padiglione "F", è stato effettuato il rifacimento dell'impianto elettrico, parte del rivelamento fumi, la sostituzione dei portoni e si sta valutando la separazione REI dei comparti, che permetterà allo stesso tempo maggiori flessibilità e capacità di locazione degli immobili.

### Nuovi depositi modulari

Nel capannone B, a seguito della rimozione del vecchio impianto frigorifero, verranno ricavati nuovi spazi di magazzino modulari a partire da 300 mq. e multipli, in grado di rispondere in modo flessibile alle esigenze del mercato.

In particolare, alcuni spazi saranno compartimentati in modo da garantire un maggior carico di incendio e, quindi, in grado di offrire una capacità superiore di stoccaggio delle merci.

### Riqualificazione del Padiglione E - Box

L'edificio ospita 168 box di circa 12 mq. ciascuno, destinati in origine al deposito di attrezzatura per gli autotrasportatori. Negli anni successivi questi piccoli spazi hanno suscitato un interesse crescente da parte di una clientela eterogenea, sia di aziende che di privati, accomunata dalla necessità di avere a disposizione, anche temporaneamente, piccoli spazi da destinare al deposito di mobili, collezioni, piccoli attrezzi, ecc.

L'attività si è dovuta interrompere nel 2008, in attesa dei necessari lavori di riqualificazione previsti dagli interventi di Osimo.

Per ridare una funzione e una capacità di generare reddito ad una struttura che, altrimenti, andrebbe dismessa, i lavori hanno previsto in particolare la realizzazione di controsoffitti REI 120 per garantire la migliore compartimentazione dell'edificio ed una maggiore capacità di stoccaggio delle merci al suo interno, per permettere la locazione, anche per brevi periodi di tempo, di piccoli depositi personali sul modello del «Self-storage» o «Hotel delle cose».

I lavori sono ormai entrati nella loro fase conclusiva e si prevede la messa a reddito dei nuovi spazi entro la fine del primo trimestre 2019.

## **IL POLO LOGISTICO AGROALIMENTARE DI GORIZIA: GOfoodLOG e GOfreeerHUB**

SDAG è dal 2009 registrata al Registro degli Operatori del Settore Alimentare come impresa alimentare che svolge l'attività di magazzini frigoriferi conto terzi. Ciò autorizza SDAG a movimentare e stoccare prodotti alimentari all'interno delle celle frigorifere ubicate presso il padiglione B dell'Autoporto di Gorizia. La struttura era originariamente composta da:

- n. 9 celle frigorifere a temperatura normale (ovvero funzionanti fino a una temperatura minima di 0°C -3 +15°C);
- n. 8 celle frigorifere a bassa temperatura, funzionanti a una temperatura compresa tra -18°C e -22°C,.

Alla luce dei risultati di un'analisi di mercato commissionata da SDAG alla società Elevante Trading & Consulting nel 2015, la Società si è impegnata a investire nel settore agroalimentare, con una specializzazione nel mercato del freddo, settore sempre in maggior sviluppo, considerato trainante per l'economia e l'export regionale che richiede strutture e competenze di alto livello. Un tanto attraverso la realizzazione di un polo logistico agroalimentare, gestito interamente in conto terzi, nel padiglione C dell'Autoporto di Gorizia, il GOfoodLOG. Parte significativa del nuovo sistema sarà destinato al mercato del fresco e del freddo grazie all'avvio di un nuovo polo refrigerato denominato GOfreeerHUB: utilizzando i fondi stanziati nell'ambito della Linea di intervento 2.1 di Osimo, l'investimento sta sostituendo le attuali celle frigo introducendo significativi elementi innovativi, sia in termini infrastrutturali che gestionali.

### **Il nuovo impianto frigorifero**

Come già anticipato, gli interventi di SDAG nel settore del freddo non prevedono un ampliamento dell'impianto frigorifero attualmente installato nel Padiglione B bensì una dismissione dello stesso e la realizzazione di un nuovo polo del freddo con caratteristiche prestazionali avanzate nel Padiglione C; ciò si è reso necessario vista l'obsolescenza dell'impianto attuale, realizzato nel 1991, che presenta due maggiori criticità:

- l'utilizzo come gas refrigerante del cosiddetto R22, un gas inquinante per il quale, secondo le direttive del protocollo di Montreal ed i piani di attuazione dei vari paesi aderenti (tra cui l'Italia) è stata prevista la messa al bando a partire dal 31 dicembre 2009; risultava pertanto impossibile effettuare scorte e cariche di refrigerante sull'impianto attuale successivamente la scadenza del 31 dicembre 2014, anche utilizzando R22 rigenerato (REGOLAMENTO (CE) N. 1005/2009 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 16 settembre 2009 sulle sostanze che riducono lo strato di ozono);
- l'assenza di "pre-camere" fredde che consentano la movimentazione della merce senza rischi di sbalzi di temperatura.

Nell'ambito dell'intervento di realizzazione del nuovo polo del freddo si è quindi colto l'occasione, oltre che per realizzare un impianto che utilizza l'ammoniaca come gas refrigerante, pertanto non inquinante, per riconfigurare gli spazi, per creare delle

precamere del freddo, migliorando la prestazione energetica dell'impianto e adattando il servizio alle esigenze del mercato. Ciò anche grazie alla dotazione di un software per la gestione e il controllo dello stoccaggio e della movimentazione della merce fresca e refrigerata, così come di un sistema avanzato di scaffalature. L'impianto installato sarà versatile, prevedendo degli evaporatori delle celle in esecuzione a doppia temperatura, ovvero in grado di asservire sia il funzionamento a bassa temperatura (BT) sia a temperatura normale (TN), utilizzando lo stesso fluido frigogeno prodotto dalla centrale.

L'idea progettuale consente inoltre di concentrare nel padiglione C l'area magazzini "freddo" e "secco" gestiti da SDAG in conto terzi in modo da ottimizzare la fruibilità dei vani e la operatività del servizio di magazzino con una specializzazione nel settore agroalimentare.

Precise configurazioni tecniche sono state previste per la sicurezza degli operatori considerata la presenza dell'ammoniaca, in particolare l'introduzione un impianto di rilevazione di ammoniaca assieme a numerosi sistemi di sicurezza e di supervisione. Le soluzioni adottate hanno superato i livelli autorizzativi previsti per la progettazione definitiva, fino alla emissione del parere di conformità antincendio alla fine del 2014.

L'impianto è costituito da:

- n. 6 celle frigorifere multitemperatura BT/TN (funzionanti fino a temperatura  $-30^{\circ}\text{C}$  ma con possibilità di essere gestite anche a temperatura  $-3$   $+15^{\circ}\text{C}$ );
- n. 5 celle frigorifere BT (funzionanti fino a temperatura  $-30^{\circ}\text{C}$ )
- n. 2 precamere del freddo (funzionamento  $4^{\circ}\text{C}$ ) definite avancelle BT e TN;
- un impianto frigorifero BT ad ammoniaca (gas R717) della potenza frigorifera complessiva di circa 818 kW.

Le celle hanno le seguenti caratteristiche dimensionali:

CELLA	MQ	MC	H
BT1	440	3299	750
BT2	186	1396	750
BT3	186	1396	750
BT4	619	4643	750
BT5	863	6475	750
BT/TN1	325	2439	750
BT/TN2	138	1032	750
BT/TN3	138	1032	750
BT/TN4	637	4774	750
BT/TN5	188	1411	750
BT/TN6	188	1411	750
Antecella BT	568	2556	450
Antecella BT/TN	406	1828	450

**4882      33692**

Il polo del freddo sarà inoltre dotato di:

- un sistema di moderne scaffalature per consentire l'ottimizzazione degli spazi e la gestione efficiente ed efficace della struttura;

- un sistema software per la gestione logistica del polo al fine non solo di migliorare l'operatività del polo ma anche garantire la rintracciabilità veloce delle partite stoccate, in un'ottica di miglioramento degli standard di sicurezza alimentare

## Investimenti

Le opere trovano copertura finanziaria nell'ambito del *Programma Operativo complessivo degli interventi di completamento e riqualificazione del complesso autoportuale di Gorizia*, le cui azioni sono connesse con l'attuazione degli accordi internazionali di Osimo. Il Programma prevede una linea di intervento specifica per il potenziamento dei magazzini frigoriferi volta alla realizzazione del nuovo polo del freddo (*Linea omogenea operativa di intervento n. 2 - Potenziamento delle infrastrutture per la funzione logistica; 2.1 - Potenziamento dei magazzini frigoriferi*).

Le risorse finanziarie a disposizione ammontano ad Euro 4.485.300.

## Le attività accessorie per la specializzazione nel settore agroalimentare

Come già accennato in precedenza, la concentrazione nel Padiglione C delle attività gestite da SDAG in conto terzi consentirà la realizzazione di un polo logistico agroalimentare costituito da:

ca 5.000 mq di polo del freddo (celle TN e BT)

ca 2.200 mq di polo agroalimentare a temperatura ambiente.

Preso atto che il controllo della temperatura nelle varie fasi attraverso cui il prodotto giunge dalla produzione al consumo è un requisito essenziale per garantire la sicurezza e la qualità degli alimenti refrigerati e congelati nel rispetto delle direttive di legge e delle norme di produzione, il nuovo polo del freddo SDAG è stato progettato in modo da adempiere alle disposizioni previste dalla normativa in materia e in particolare dal D.Lgs. 27 gennaio 1992, n. 110 "Attuazione della direttiva n. 89/108/CEE in materia di alimenti surgelati destinati all'alimentazione umana".

Al fine di consentire una concreta specializzazione della Società nel mercato della *food logistics*, sono state intraprese numerose attività che stanno accompagnando l'investimento descritto, garantendo anche un corretto ed efficace posizionamento delle nuove strutture sul mercato del freddo in uno scenario competitivo:

### 1) Certificazioni:

- SDAG sta implementando le procedure necessarie all'ottenimento della certificazione del sistema di gestione per la sicurezza del prodotto secondo lo standard IFS International Featured Standard - Logistics. Il sistema, che consolida i presidi HACCP, è integrato nel sistema di gestione per la qualità che SDAG adotta dal 2009. Alla conclusione del processo e secondo le esigenze dei clienti, si valuteranno ulteriori certificazioni (ad esempio secondo lo standard BRC British Retail

Consortium) con l'obiettivo di rafforzare i rapporti con i fornitori e rivenditori della GDO.

2) Autorizzazioni:

- SDAG ha ottenuto in luglio 2018, dall'ente certificatore CEVIQ Srl, certificato biologico per l'attività di frigoconservazione di prodotti alimentari di origine biologica.
- Ha inoltre ottenuto dall'Agenzia delle Dogane di Gorizia l'ampliamento dell'autorizzazione al deposito doganale per lo stoccaggio di vino spumante e tranquillo assoggettato ad accisa ai sensi del T.U.A. - D.Lgs. 504/1995. Prossimo step sarà il riconoscimento di deposito fiscale per prodotti alcolici assoggettati ad accisa (ad. es. alcol etilico, birra, vini, bevande fermentante diverse dal vino e dalla birra, prodotti intermedi).
- Si prevede inoltre entro fine 2018, l'ottenimento del Riconoscimento CEE per lo stoccaggio di prodotti di origine animale in attuazione del Regolamento (CE) n. 853/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004 relativo all'igiene per gli alimenti di origine animale, e in applicazione dell'articolo 38 della legge regionale 30 luglio 2009, n. 13 (legge comunitaria 2008);

3) Penetrazione nel settore della food logistics attraverso lo sviluppo di strumenti di marketing mirati e un servizio di promozione commerciale, con il supporto di esperti del settore;

4) Networking attraverso il coinvolgimento nelle iniziative del settore promosse da Assologistica, di cui SDAG è socio. L'associazione ha infatti aderito alla European Cold Storage and Logistics Association (ECSLA) che rappresenta gli interessi delle società di logistica del freddo presso le istituzioni europee ed internazionali, con l'obiettivo di contribuire allo sviluppo di un quadro legislativo ed economico che favorisca la competitività delle imprese, la sicurezza e qualità alimentare, la protezione dei consumatori e il rispetto dell'ambiente.

Il nuovo GOfoodLOG sarà inoltre integrato nel sistema logistico regionale: si è infatti appreso da fonti giornalistiche (Il Piccolo del 30 luglio 2017) che sono stati stanziati a favore dell'UTI Collio/Alto Isonzo, di cui fa parte il Comune di Gorizia, 125.000 Euro per lo sviluppo di uno studio di fattibilità in collaborazione con il Porto di Trieste per la valorizzazione della rete logistica e distributiva dei prodotti agroalimentari interessando gli spazi di SDAG. L'obiettivo sarà presumibilmente l'individuazione di strategie e strumenti al fine di potenziare la logistica regionale dedicata ai prodotti agroalimentari, garantendo attraverso il coinvolgimento di tutti gli attori della supply chain, inclusa SDAG in quanto *infrastructure manager*, l'offerta ai produttori e ai clienti finali di servizi di logistica integrata a supporto della commercializzazione ed esportazione dei prodotti.

## **RIQUALIFICAZIONE DELLE STRUTTURE E DELLE AREE DEDICATE AI SERVIZI ALLA SOSTA**

Sono state individuate linee strategiche orientate alla **rivitalizzazione** e al **potenziamento del sistema dei servizi** offerti agli autotrasportatori in sosta presso la

Stazione di Sant'Andrea per fronteggiare il processo di allargamento dell'Unione Europea e l'introduzione del Nuovo Codice Doganale Europeo.

Gli obiettivi primari della riqualificazione delle strutture e aree di sosta della Stazione Confinaria sono:

- **l'attrazione delle soste in transito dei mezzi pesanti**, svincolate dall'effettuazione di operazioni doganali;
- **l'attrazione del flusso turistico** delle autovetture in transito.

Pertanto, è stato necessario progettare e realizzare azioni che spingessero gli autotrasportatori, anche senza necessità di espletare le operazioni doganali a Gorizia, a **scegliere gli spazi SDAG come luogo in cui effettuare la sosta obbligatoria**, superato il tempo di guida massimo. E questo sarà realizzabile solo se si sarà in grado di offrire un'ampia gamma di servizi ed un livello di servizio adeguato alle aspettative del target. Questo progetto si allineerà in modo ottimale con l'esigenza fortemente sentita dagli operatori del settore dell'autotrasporto di sviluppare una rete di aree di sosta attrezzate in grado di garantire il rispetto dei tempi di guida e di riposo, la **sosta in condizioni di sicurezza** dei mezzi e un adeguato comfort dei conducenti.

Per identificare le azioni mirate al raggiungimento di questi obiettivi, SDAG ha avviato una costante attività di monitoraggio delle soste, attraverso la somministrazione di questionari e l'effettuazione di interviste one to one presso la Stazione Confinaria e nell'area di servizio di Gonars, con un duplice obiettivo:

- da un lato rilevare il livello di soddisfazione degli autotrasportatori che sostano nell'area della Stazione Confinaria e gli eventuali spunti di miglioramento (offerta di servizi aggiuntivi, potenziamento o riorganizzazione dei servizi esistenti),
- dall'altro analizzare abitudini e tendenze degli autotrasportatori (es. budget a disposizione, attività svolte durante il riposo giornaliero e l'interruzione alla guida) con l'obiettivo di individuare strategie di marketing da adottare con gli autotrasportatori stessi o con le case madre, ampliando nel modo più efficace possibile il bacino di utenza delle soste in SDAG.

In tali attività sono stati coinvolti anche gli operatori logistici, spedizionieri in particolare, aventi sede presso le strutture SDAG, in quanto al momento il numero di soste è vincolato alle operazioni di sdoganamento gestite dagli stessi.

Parallelamente, per allargare il bacino di utenti ad autotrasportatori senza obbligo di dogana ed a turisti, sono stati potenziati i servizi offerti attraverso una maggior cura degli spazi verdi, l'apertura di nuove toilette e docce e l'implementazione di una segnaletica più chiara; ciò si è tradotto in un aumento delle soste di mezzi pesanti (in particolare di quelle non legate alle attività di sdoganamento), aumento che non si registrava dal 2006.

2006	6.762	7.382	8.679	8.030	9.471	8.687	9.372	6.389	8.587	9.736	9.248	7.480	99.822
2007	6.381	6.907	8.229	7.377	8.583	7.765	8.780	4.935	6.888	8.248	7.330	5.756	87.179
2008	6.227	7.180	7.909	7.705	7.884	7.826	8.560	4.615	7.806	7.727	6.966	6.661	84.051
2009	4.654	5.795	6.669	7.078	6.812	7.031	8.616	4.405	7.415	7.356	6.554	6.181	77.566
2010	4.119	5.493	6.723	6.660	7.235	7.244	8.307	5.177	7.201	7.003	7.391	5.500	77.942
2011	5.144	6.169	6.806	6.882	7.764	7.336	7.727	5.416	6.676	6.714	5.775	5.018	77.431
2012	4.427	4.881	6.068	6.726	6.812	6.478	7.686	4.777	6.271	6.947	6.261	6.334	71.403
2013	5.084	6.080	6.028	6.617	7.158	7.169	7.136	4.168	5.778	6.236	6.377	4.263	71.068
2014	4.167	4.733	5.466	5.377	5.142	5.617	6.566	3.905	5.957	6.027	6.113	4.315	62.376
2015	3.843	4.270	5.140	5.112	5.332	6.334	6.219	3.958	5.812	6.564	6.199	4.881	60.414
2016	3.737	4.841	5.314	5.898	5.995	5.735	6.003	4.343	5.658	5.543	5.168	4.615	62.750
2017	3.534	4.810	5.898	5.287	6.223	6.096	6.058	4.255	5.697	6.118	5.590	4.494	64.030

Ulteriori e più profondi interventi sono stati pianificati nel medio e breve periodo.

### InfoPoint, snack bar e servizi ai flussi turistici

Nel 2015 è stato avviato un nuovo ufficio denominato "INFOPOINT" che offre servizi quali informazioni, vendita di prodotti e servizi inerenti il transito sia turistico che camionistico (Vignette, schede telefoniche, accessori, internet point, ecc.), intrattenimento (WFI, sala relax con SKY), in un'ottica di offerta di servizi integrata anche con i servizi offerti da soggetti privati concessionari di attività in gestione (bar-ristorante e minimarket in primis).

Dall'apertura ad oggi SDAG ha perseguito gli obiettivi che si era prefissata, ampliando la gamma di servizi offerti (vignette elettroniche ungheresi, vendita di dispositivi on-board per mezzi pesanti che devono usufruire della rete autostradale ungherese, vendita materiale turistico) e l'orario di apertura, fino a garantire un'apertura H24 nei periodi di maggiore afflusso turistico.

Ciò ha permesso un incremento significativo delle soste presso la Stazione Confinaria. Per avere un'idea dei numeri, si allega la seguente tabella riassuntiva del numero di vignette slovene vendute da inizio 2015.

Vignette	gennaio	febbraio	marzo	aprile	maggio	giugno	luglio	agosto	settembre	ottobre	novembre	dicembre	SOMMA
2015	332	282	612	1.154	1.206	1.375	4.044	10.147	1.899	1.543	1.179	3.437	27.210
2016	1.336	1.302	2.166	1.947	1.829	3.031	13.176	20.614	4.934	3.965	2.447	6.899	63.646
2017	2.965	2.232	2.881	6.089	4.208	6.975	15.859	19.015	4.679	3.551	2.747	7.825	79.026
2018	3.192	3.038	5.549	7.119	6.062	6.354	15.974	21.392	5.509	3.787			77.976

Sono state inoltre ammodernate le postazioni di vendita tenendo conto in particolare degli aspetti di sicurezza degli addetti, e acquisendo due nuovi registratori di cassa con lettore ottico (le vignette e le schede telefoniche sono dotate di codice a barre) per ridurre al minimo la possibilità di errori materiali e velocizzare le operazioni di vendita.

Per quanto riguarda il potenziamento dei servizi alla sosta, l'aspetto sicuramente più rilevante da registrare nell'ultimo anno deriva dalla decisione di gestire direttamente, con personale proprio, il bar adiacente all'ufficio InfoPoint. Alla conclusione della precedente gestione, SDAG non aveva infatti individuato una realtà sufficientemente solida e adeguata alle necessità aziendali per l'avvio di una nuova gestione. L'obiettivo era inoltre quello di integrare i servizi InfoPoint con quelli di bar per ottimizzare le risorse e creare sinergie tra i due servizi, capaci di richiamare

un'utenza sempre più numerosa. Le principali fasi della realizzazione del nuovo servizio sono state le seguenti:

- Individuazione del modello di business: snack bar senza cucina;
- Iter autorizzativo per l'apertura di un'attività di somministrazione di cibi e bevande, con coinvolgimento del Socio Comune di Gorizia;
- Adeguamenti HACCP;
- Adeguamento degli spazi e degli impianti con un investimento di ca 15.000 Euro;
- Individuazione delle risorse con selezioni per assunzione a tempo determinato;
- Individuazione dei fornitori e approvvigionamenti.

L'analisi della resa del servizio al 30 settembre 2018 ha registrato un sostanziale pareggio, risultato decisamente positivo considerando il carattere sperimentale del servizio avviato. Positivo è anche il livello di soddisfazione espresso dalla clientela: un'indagine svolta su un campione di 50 persone ha misurato il feedback su cortesia, qualità e prezzo del servizio snack bar, restituendo valori di soddisfazione superiori all'85% per tutti e tre i fattori considerati, con un valore di picco del 96% per quanto concerne la cortesia del personale impiegato.

L'Amministrazione ritiene ad oggi di proseguire con la modalità di gestione diretta del bar, con un personale ad esso dedicato di n. 3 persone full-time, riservandosi di effettuare una valutazione più completa nel corso del primo semestre 2019.

### Miglioramento dell'accessibilità ai servizi della Stazione Confinaria

Trascorso circa un anno dall'ultimazione dei lavori di manutenzione straordinaria del tratto autostradale di competenza della Stazione Confinaria di Sant'Andrea, alla luce dell'esperienza operativa accumulata, in particolare relativamente alle conseguenze che tale riorganizzazione ha comportato sulla mobilità dei mezzi pesanti, anche in ragione dell'ultimazione dell'autostrada Villesse - Gorizia, delle previste innovazioni tecnologiche di gestione dei varchi ticket conseguenti al progetto TIP, dalle modifiche intervenute per quanto attiene la gestione degli esercizi commerciali, SDAG ha ritenuto opportuno valutare le possibili migliorie da apportare all'organizzazione dei flussi di traffico attuata con il precedente intervento. In particolare, risulterebbe utile prevedere un'uscita dal raccordo autostradale a servizio diretto dell'area export, in modo da evitare che i mezzi pesanti diretti ad essa debbano utilizzare la precedente uscita autostradale per l'autoporto SDAG S.p.A., dovendo poi percorrere la viabilità interna sino all'area export.

Inoltre, durante l'esecuzione dei precedenti lavori, le Forze dell'Ordine hanno manifestato la necessità di disporre di adeguate piazzole per effettuare i controlli di propria competenza sia in ingresso sia in uscita dallo Stato.

In conseguenza di tali considerazioni, SDAG ha affidato la predisposizione di uno studio di fattibilità, volto all'identificazione delle possibili configurazioni geometriche da adottare per i percorsi dei diversi flussi di traffico, in modo da poter identificare quello che meglio soddisfa le molteplici esigenze presenti, che da un lato sono di tipo organizzativo-gestionale e dall'altro relative alla sicurezza e fluidità della circolazione, senza dimenticare le esigenze manifestate dalle Forze dell'Ordine.

Altro aspetto fondamentale per favorire l'accessibilità ai servizi è rivestita dalla segnaletica e dalla cartellonistica. Per questo motivo SDAG ha affidato alla società Punktone soc.coop. l'attività di design e progettazione dell'identità visiva e dell'iconografia coordinata per l'InfoPoint SDAG e la realizzazione delle grafiche per la segnaletica esterna ed interna. Ciò ha consentito la creazione e l'installazione di un sistema coordinato di segnaletica direzionale ed informativa garantendo un più agevole accesso ai servizi e alle informazioni.

### Aree di sosta sicure

Come già anticipato nel corso del presente documento, la **sicurezza della merce** in transito viene considerata dagli autotrasportatori come il fattore più significativo nella scelta di un'area di sosta.

Spesso i furti hanno inoltre la matrice della criminalità organizzata con evidenti rischi non solo per la merce ma anche per la persona.

La carenza di elevati standard di sicurezza ha quindi pesanti ripercussioni sul welfare dell'autotrasportatore stesso e allo stesso tempo limita anche l'utilizzo dei servizi a pagamento offerti nelle aree di sosta in quanto, in assenza di sistemi certi di monitoraggio del proprio autoveicoli, gli autotrasportatori preferiscono non allontanarsene.

Alla luce di queste premesse, nell'ambito del progetto TIP - Transborder Integrated Platform (Programma per la Cooperazione Transfrontaliera Italia-Slovenia 2007-2013), nel 2014 è stato finanziato uno studio per l'identificazione delle funzionalità con cui implementare un **nuovo sistema di videosorveglianza e controllo accessi** delle aree di SDAG, dal quale è risultato che gli obiettivi strategici della Società in tale contesto sono i seguenti:

- **Verifica della presenza dei mezzi all'interno dei recinti doganali.** È stato verificato che molti mezzi effettuano le procedure di sdoganamento senza parcheggiare all'interno dei recinti doganali in violazione al regolamento. Sono stati pertanto analizzati sistemi ICT e relative procedure da adottare per poter verificare con certezza quali mezzi siano presenti all'interno dei recinti doganali.
- **Recupero dei mancati introiti.** Un secondo obiettivo direttamente collegato al precedente e quello di recuperare i mancati introiti dovuti al mancato pagamento dei ticket di parcheggio per i mezzi che effettuano le procedure doganali pur parcheggiando all'esterno delle aree previste.
- **Migliorare la percezione di sicurezza da parte dei conducenti dei mezzi.** Poiché, come si è visto, la scelta della zona di sosta è legata anche alla percezione di sicurezza, è importante rafforzare le infrastrutture di sorveglianza.
- **Accessibilità dei video in real time attraverso dispositivo mobile.** Al fine di accrescere la percezione di sicurezza da parte degli autotrasportatori, si è ritenuto opportuno prevedere un servizio che consenta di controllare il proprio mezzo in tempo reale attraverso il dispositivo mobile dell'utente collegato con la rete WiFi SDAG.
- **Rilevazione automatica delle merci.** Il sistema di controllo accessi e il sistema gestionale devono essere in grado di rilevare il numero di Kemler delle

eventuali merci pericolose e di (i) sapere in qualsiasi momento se all'interno del comprensorio sia presente con convoglio con merce pericolosa e di (ii) identificare l'ingresso di uno di questi trasporti in modo da direzionarlo verso le aree ADR utilizzando pannelli a messaggio variabile in lingua comprensibile all'utente.

- **Rispetto delle norme di sicurezza relative al DPS 22 marzo 2004.** Al fine di rispettare gli obblighi di legge sarebbe necessario conoscere in qualsiasi momento il numero di persone presenti delle aree gestite da SDAG; si è pertanto studiato un modello che consenta di verificare gli accessi e conteggiare il numero dei mezzi presenti.
- **Adeguamento delle infrastrutture di videosorveglianza e controllo accessi alla nuova viabilità.** È necessario estendere il sistema di videosorveglianza e di controllo accessi che tenga conto della nuova viabilità.
- **Abilitazione di pagamenti flessibili.** È importante permettere agli utenti di pagare in modo diverso in base alla categoria e al numero dei servizi utilizzati (sosta breve, sosta lunga, ecc).
- **Fidelizzazione dell'utenza.** Viene considerata strategica un'attività di fidelizzazione dell'utenza che più frequentemente utilizza i servizi della SDAG. È necessario quindi identificare gli utenti, misurare l'utilizzo dei servizi e proporre scontistica, gadget o altre offerte da identificare.

Sempre nell'ambito del progetto TIP a inizio 2015 è stato realizzato un upgrading tecnologico del parcheggio a tempo adiacente l'entrata all'Autoporto con l'implementazione di un moderno sistema di controllo accessi, lettura targhe, videosorveglianza e pagamento delle soste. Con i dovuti aggiustamenti, il medesimo sistema sarà replicato in Stazione Confinaria.

#### Incassi parcheggio a tempo Autoporto di Gorizia

Anno	Gennaio	Febbraio	Marzo	Aprile	Apertura 11/05/2015								Totale
					Maggio	Giugno	Luglio	Agosto	Settembre	Ottobre	Novembre	Dicembre	
2015					364,10	1.466,93	1.363,03	1.071,11	1.286,11	1.392,38	1.570,12	1.835,29	10.349,06
2016	1.832,79	2.009,71	1.993,52	2.880,53	2.563,52	3.679,80	4.141,89	2.453,28	3.223,77	3.490,98	3.633,48	3.536,89	35.440,16
2017	2.104,06	3.089,02	4.130,33	4.127,05	4.931,19	4.003,81	4.963,69	4.017,21	4.310,45	4.810,37	4.196,84	4.012,76	48.696,77
2018	5.672,66	5.241,64	5.972,70	6.357,42	7.073,20	6.585,53	7.118,20	6.042,38	5.337,01	5.132,79			60.533,53

SDAG ritiene che l'implementazione di aree di sosta sicure possa apportare significativi benefici non solo agli autotrasportatori ma anche al territorio in generale affiancando le azioni già intraprese dalle Forze dell'Ordine per limitare il congestionamento delle autostrade e le soste di mezzi pesanti negli autogrill e nelle piazzole di emergenza autostradali, con conseguenti rischi diffusi, in particolare nel caso di trasporto di merci pericolose. Si parla quindi non solo di security ma anche di safety. In tale ottica, SDAG ha aderito nel 2017 all'associazione ESPORG - European Secure Parking Organization, che rappresenta a livello europeo e internazionale i gestori di aree di parcheggio sicuro ubicate lungo gli assi autostradali, con l'obiettivo principale di sensibilizzare le istituzioni sul tema delle soste sicure e favorire agli operatori del settore gli strumenti per realizzare interventi a livello strutturale, impiantistico e gestionale tali da consentire la realizzazione di aree sicure conformi agli standard vigenti. ESPORG assisterà infatti SDAG nell'implementazione del nuovo sistema di videosorveglianza e controllo accessi in Stazione Confinaria, fino ad arrivare alla certificazione dei parcheggi come aree di parcheggio sicuro da parte di DEKRA, partner di ESPORG in questa attività, riconosciuto dalle istituzioni europee.

## Aree di sosta al servizio delle operazioni doganali

Oltre agli stalli di sosta già inclusi nel circuito doganale, e quindi utilizzati per le operazioni di sdoganamento della merce trasportata via camion, SDAG ha deciso di adeguare alcuni stalli alle previsioni del nuovo Codice doganale dell'Unione Europea, entrato in vigore il primo maggio 2017.

Secondo le necessità degli spedizionieri e nel rispetto delle indicazioni dell'Agenzia delle Dogane di Gorizia sono stati individuati degli spazi nell'area export della Stazione Confinaria, delimitati e destinati esclusivamente a "Posto Autorizzato", procedura doganale che sostituisce quella domiciliata.

### Parking specializzato "ADR"

Nell'ambito della riqualificazione delle aree di sosta SDAG intende prevedere un'area di "parking specializzato ADR".

La normativa ADR prevede, sostanzialmente, che tutte le fasi di trasporto di merci ADR siano tenute sotto controllo e i viaggi - comprese le soste - siano pianificate dallo speditore o dal trasportatore in primo luogo dal punto di vista della "security".

Quindi SDAG per attuare questo servizio al livello organizzativo di più alto profilo deve:

- possedere spazi da adibire a parcheggio
  - a. sufficientemente distanti da grosse aggregazioni civili (tali da assicurare il minor coinvolgimento possibile di vite umane in caso di disastri o incidenti)
  - b. di bassa frequentazione civile o comunque di bassa o nulla presenza da parte dei "non addetti ai lavori"
- attrezzare tali parcheggi e aree di sosta con
  - a. limiti non valicabili
  - b. adeguato impianto di illuminazione tale da rendere ben visibile tutto il parcheggio ADR e perimetri immediatamente esterni
  - c. sistema di tele / videosorveglianza
  - d. varchi di ingresso/uscita controllati dotati di un sistema di identificazione degli accessi (targhe + autista)
  - e. sistema di notifica a personale addetto alla sorveglianza dello stato dei mezzi (vuoti o pieni) e della tipologia di merce trasportata
  - f. impianti e infrastrutture di "contenimento del danno" ovvero colonnine di erogazione acqua per i Vigili del Fuoco, naspi e manichette antincendio, allarme sonoro per attivare l'allerta generale, perimetrazione completa dei piazzali con sistemi di captazione dei liquidi e relativa canalizzazione entro cisterne a tenuta di sicurezza tali da impedire che eventuali sversamenti di prodotti liquidi o fangosi possano contaminare il suolo / sottosuolo
- formare il personale addetto alla sorveglianza su
  - a. procedure da adottare in caso di emergenza (sversamento prodotti chimici, incidente tra mezzi ADR, incendio, ecc)

- b. caratteristiche di pericolosità delle merci in ingresso (al fine, a esempio, di riservare certi posteggi alle merci altamente pericolose e altri spazi alle altre categorie di merce ADR)
- c. capacità di riconoscere la conformità della pannellatura dei mezzi in relazione alle tipologie di merce indicata nei documenti di trasporto e, in generale, la coerenza e conformità della documentazione di viaggio esibita dai conducenti.

## Investimenti

E' da avviare la progettazione a livello esecutivo dell'ampliamento del sistema di videosorveglianza e di controllo accessi della Stazione Confinaria e dell'Autoporto.

Inoltre, è stato predisposto lo Studio di Fattibilità per valutare le possibili migliorie al sistema viario e di accesso alle aree di servizio della Stazione Confinaria.

Il quadro economico complessivo della realizzazione degli interventi di riqualificazione delle aree di sosta sarà perfezionato a seguito del completamento delle fasi progettuali (preliminare- definitiva ed esecutiva).

Come già riportato in precedenza nel presente documento, SDAG ritiene di importanza strategica garantire la realizzazione degli investimenti necessari alla riqualificazione delle strutture e delle aree dedicate ai servizi alla sosta, sia per la sicurezza dei mezzi pesanti sia a favore dei flussi turistici. Ha pertanto chiesto e ottenuto dalla Regione Friuli Venezia Giulia di poter integrare i fondi già stanziati nell'ambito nella linea di intervento 1.3 del Programma operativo degli interventi di Osimo con i residui derivanti a seguito del completamento e collaudo delle opere delle Linee di intervento 1.1, 1.3 e 2.1 e dallo stralcio della linea 1.2. gli interventi previsti sono pertanto i seguenti prevedendo i seguenti interventi:

- miglioramento dei sistemi di controllo accessi e della viabilità di pertinenza;
- implementazione dei sistemi di sicurezza e videosorveglianza delle aree di sosta;
- messa a norma degli impianti tecnologici esistenti (rinnovo Certificato di prevenzione incendi Novembre 2017)
- interventi di razionalizzazione ed efficientamento energetico degli edifici esistenti, in particolare delle Palazzine uffici, dei locali adibiti a servizi igienico-sanitari e a servizi di ristorazione.

## L'efficientamento energetico delle strutture e aree per i servizi alla sosta

Nel 2014 nell'ambito del progetto TIP (Transborder Integrated Platform, Programma per la cooperazione transfrontaliera 2007-2013) è stato realizzato dall'agenzia slovena GOLEA, uno studio per l'identificazione delle criticità dell'assetto energetico degli edifici della Stazione Confinaria così come dei principali interventi di efficientamento energetico.

Più nello specifico, per i 17 edifici di cui si compone la Stazione Confinaria, sono stati esaminati:

- Gli elementi strutturali di costruzione degli edifici stessi;
- I consumi di gas per il riscaldamento degli ambienti e dell'acqua sanitaria;
- I consumi energetici per il riscaldamento degli ambienti e dell'acqua sanitaria;
- I consumi energetici per altri usi;
- Il livello di emissioni in atmosfera.

Sono stati quindi rilevati i dati riferiti alle superfici riscaldate, al tipo di fonte energetica, al consumo annuo per il riscaldamento e l'acqua calda sanitaria, al consumo annuo di energia elettrica, all'indice di prestazione energetica (che rappresenta il rapporto tra il fabbisogno energetico annuo e la superficie di riferimento) complessivo dell'edificio e relativo al solo riscaldamento degli ambienti e all'acqua calda.

I valori ottenuti dall'analisi indicano il consumo specifico di energia per unità di superficie in un determinato periodo di tempo, mettendo in evidenza l'impatto del riscaldamento degli ambienti, dell'acqua calda e delle restanti attrezzature tecniche (illuminazione, strumentazione informatica ecc.). Detti valori sono stati confrontati con quelli suggeriti a livello ministeriale come indicatori di "buone prassi" nel settore dell'efficientamento energetico e dell'impatto ambientale, evidenziando uno scollamento tra di questi dovuto in particolare all'obsolescenza degli edifici e dei sistemi di riscaldamento.

Alla luce di quanto sopra, GOLEA ha delineato un piano per la riduzione delle problematiche che consiste in

- Una razionalizzazione degli spazi che consenta la concentrazione delle ditte insediate nelle aree con un migliore indice di prestazione energetica;
- Interventi di efficientamento energetico delle strutture degli edifici, in particolare attraverso la coibentazione dei muri interni ed esterni così come un rifacimento dei serramenti;
- Interventi di monitoraggio dei consumi attraverso l'implementazione di un sistema che consenta la gestione delle risorse energetiche;
- Interventi per la riduzione delle emissioni in atmosfera, in particolare attraverso la sostituzione del gas metano con gas naturale o biomassa di legno.

SDAG risulta fortemente interessata a proseguire le analisi di cui sopra, fino alla determinazione dei più efficaci interventi per l'aumento del livello di efficienza energetica e per la riduzione delle emissioni in atmosfera degli edifici della Stazione Confinaria, e del relativo costo.

Come già accennato in precedenza nel presente documento per quanto riguarda invece l'illuminazione, SDAG intende avviare a breve un programma di interventi finalizzato al raggiungimento degli obiettivi di contenimento delle spese e diminuzione delle emissioni climalteranti, valutando anche soluzioni di partenariato pubblico privato.

## *INTERMODALITA': DALL'INTEGRAZIONE DELLE INFRASTRUTTURE ALLO SVILUPPO DI SERVIZI LOGISTICI INTEGRATI*

### **Il terminal intermodale di SDAG oggi**

Per terminal intermodale SDAG si intende il complesso di strutture logistiche per l'interscambio modale gomma/rotaia dei carichi, realizzato presso le aree della Stazione Confinaria di S.Andrea, a pochi metri dal confine con la Slovenia. L'investimento è stato finanziato dai Programmi Interreg 3A Italia-Slovenia 2006-2006 e DOCUP OBIETTIVO 2 2000-2006 per un valore di circa 5.500.000 Euro.

Il terminal si innesta direttamente sulla linea ferroviaria internazionale Gorizia C.le-Nova Gorica, linea gestita, secondo gli accordi internazionali, da RFI - Rete Ferroviaria Italiana.

L'area attrezzata del Terminal si sviluppa su oltre 20.000 mq di aree asfaltate ad accesso controllato, raggiunte da 5 aste di binario che si diramano dalla summenzionata linea internazionale Gorizia C.le-Nova Gorica. L'area è dotata di un capannone raccordato di 3000 mq dove la merce può venire sia scaricata dal treno (grazie al carro ponte da 25 ton) sia stoccata; le caratteristiche del capannone sono state studiate in un'ottica di specializzazione in quanto la struttura è stata dotata di un sistema di trattamento aria con abbattimento dell'umidità per lo stoccaggio di materiali sensibili (elettronica, metalli, etc...).

Il terminal intermodale SDAG è stato inoltre dotato delle infrastrutture ed attrezzature necessarie per la composizione di treni RO-LA: il ROLA, che richiama la cosiddetta "Autostrada Viaggiante", è una forma di trasporto combinato che coinvolge il trasporto di camion su treni merci, modalità che permette una maggiore velocità, andando a diminuire i tempi del trasporto dai camion ai treni e viceversa. Il sistema ROLA di SDAG è costituito da pedane di cemento e rampe di carico poste lungo il principale asse ferroviario del complesso logistico offrendo l'opportunità di trasbordo diretto dell'intero mezzo gommato sul vagone ferroviario.

Le attività del terminal sono gestite direttamente dagli operatori di SDAG mentre le manovre di ingresso ed uscita dei treni sono in capo a RFI. I compiti e le responsabilità delle parti sono regolamentate da dal contratto di raccordo sottoscritto in data 31 luglio 2017.

### **Punti di forza e criticità del terminal intermodale SDAG**

#### **PUNTI DI FORZA**

Il trasferimento di quote di traffico dalla gomma alla rotaia rappresenta una priorità di estrema attualità ed importanza in particolare per quanto riguarda le politiche comunitarie, grazie sia al minore impatto ambientale che ai fini di una drastica riduzione della congestione del sistema autostradale.

Garantisce una razionalizzazione dei trasporti sulle lunghe tratte, nel rispetto dei tempi di sosta e di riposo per gli autisti, con un conseguente aumento dei livelli di

welfare e di sicurezza per gli stessi, e favorisce l'integrazione dei sistemi logistici tra i diversi Paesi europei.

La particolare ubicazione del terminal SDAG, lo rende unico nel suo genere, essendo posto, non solo in corrispondenza di un importante asse autostradale ma al confine tra Europa Occidentale ed Europa Orientale. È per questo motivo che viene considerato dagli operatori logistici del comprensorio transfrontaliero una forza trainante per l'economia del settore, decisamente debilitata dall'allargamento ad Est dell'Unione Europea e dalla concorrenza in un tessuto imprenditoriale ad elevata frammentazione.

In quest'ottica lo sviluppo del terminal riveste rilevanza strategica non solo per SDAG ma per l'intero comprensorio logistico transfrontaliero, che potrebbe trarre particolare beneficio dalla costituzione di una piattaforma intermodale transfrontaliera in grado di servire i flussi da e per la Slovenia e per i Paesi dell'Est in generale, caratterizzati dalla necessità di importanti interventi di modernizzazione.

(Informest, Studio di fattibilità tecnico-giuridica per la definizione di un soggetto di coordinamento a livello regionale e transfrontaliero con la Slovenia delle attività logistiche e dei trasporti, 2015)

### CRITICITA'

Sono principalmente due gli aspetti che limitano lo sviluppo del terminal intermodale SDAG:

da un lato le **dimensioni ridotte** dello stesso che non consentono di catturare grossi volumi di merci: basti pensare che attualmente SDAG opera principalmente per un cliente unico, la cui merce depositata è sufficiente per saturare l'intero spazio coperto del capannone raccordato; dall'altro il connaturato vincolo tra le potenzialità di sviluppo del terminal e le condizioni di percorribilità della linea internazionale Gorizia C.le-Nova Gorica; si tratta infatti di un segmento della vecchia linea Transalpina, che sin dalla fine del XIX secolo collegava Trieste con Vienna via Gorizia/Jesenice ma che dal secondo dopoguerra ha perso importanza subendo per un periodo anche il disarmo, venendo sopravanzata nei traffici commerciali dalla Trieste-Udine-Tarvisio sulla direttrice Sud-Nord e dalla linea Trieste-Villa Opicina-Sežana sull'Ovest-Est, entrambi a doppio binario e a trazione elettrica.

Anche dopo la sua riattivazione (nel 1960), il raccordo presenta delle caratteristiche che ne limitano fortemente l'utilizzo: l'attuale binario singolo non elettrificato di 1,9 km permette una velocità ridotta a 30 km/h e una capacità di 22 treni al giorno, sebbene attualmente il traffico medio giornaliero si attesta sui 6 treni al giorno (RFI, Presentazione in occasione dell'evento finale del progetto TIP, 2015).

Nonostante ciò, la maggiore problematicità della linea resta l'**assenza di un armamento** che permetta un **instradamento diretto e bidirezionale** dalla linea internazionale alla direttrice italiana Udine-Trieste e a quella slovena Jesenice-Sežana ad entrambe le estremità dalla linea nazionale: ciò comporta che in entrata ed in uscita dalla linea internazionale, per proseguire sulle linee italiane e slovene, il convoglio debba essere accompagnato fino alle stazioni rispettivamente di Gorizia C.le e Nova Gorica dove viene sostituita la locomotiva, manovra che richiede almeno 45 minuti (RFI, Presentazione in occasione dell'evento finale del progetto TIP, 2015).

Inoltre, in funzione intermodale, l'accesso via binario è possibile al momento solo verso il terminal intermodale SDAG dalla rete italiana, rendendo questa soluzione trasportistica possibile solamente in direzione occidentale.

Le soluzioni infrastrutturali per ovviare alle problematiche di cui al primo punto sono state sviluppate ed analizzate nel progetto TIP. Gli interventi individuati come necessari per il miglioramento delle condizioni di connettività e percorribilità della linea ferroviaria internazionale Gorizia C.le - Nova Gorica sono i seguenti:

- a) due raccordi ferroviari (detti “lunette”) tra la linea internazionale Gorizia-Vrtojba-Nova Gorica (su cui è innestato il sistema intermodale di SDAG) e le linee nazionali Trieste-Udine in territorio italiano e Jesenice-Sežana in territorio sloveno.

Per quanto riguarda la **lunetta italiana**, la cui lunghezza complessiva è di circa 900 m, le attività di studio e progettazione svolte non hanno individuato particolari criticità per la realizzazione dell’opera, né dal punto di vista strutturale né dal punto di vista urbanistico.

Il costo stimato per l’intervento è di 3.100.000 Euro (di cui 260.000 Euro per la linea di trazione elettrica).

È stata inserita anche la progettazione di un’asta di binario parallela alla linea Gorizia-Monfalcone, di competenza del Terminal Intermodale, per una lunghezza di circa 800 m, con innesto sulla linea internazionale Gorizia-Vrtojba-Nova Gorica, al fine di consentire il ricovero di un convoglio merci destinato al terminal intermodale SDAG.

Anche per quanto riguarda la **lunetta slovena**, la cui lunghezza complessiva è di 424 m, non sono state rilevate criticità tali da ostacolare la realizzazione dell’opera; basti pensare che tale connessione era già stata realizzata dall’Impero Austroungarico alla fine del XIX secolo e, pur essendo stata dismessa a causa dei conflitti mondiali, si estendeva su un rilevato che ancora oggi è presente e può essere utilizzato per i futuri investimenti.

Il costo stimato per l’intervento è di 550.000 Euro (non sono stati previsti interventi di elettrificazione che risulterebbero non del tutto efficaci, considerando che neanche la linea nazionale slovena a cui si collegherebbe la linea internazionale grazie alla nuova lunetta è dotata di trazione elettrica).

- b) un **collegamento diretto tra il terminal intermodale SDAG e le linee slovene** che si sviluppano dalla vicina stazione di Vrtojba; si tratta di circa 700 metri di binario parallelo alla linea internazionale che consentirebbero l’accesso e l’uscita dal terminal SDAG verso la Slovenia in modo diretto, senza necessità di effettuare le manovre di cambio locomotiva presso la stazione ferroviaria di Gorizia C.le. La progettazione prevede la realizzazione di tre scambi e di un ponte in ferro a scavalcare la viabilità locale del comune di Šempeter-Vrtojba.

Il costo stimato per l’intervento è di 1.050.000 Euro (anch’esso senza elettrificazione della tratta).

(Studio Novarin, Relazione illustrativa sulla progettazione preliminare di strutture intermodali ferroviarie dello scalo Sdag-Vrtojba nell’ambito del Workpackage WP3 del progetto standard TIP, 2014).

## Gli investimenti previsti

Il potenziamento del terminal non può prescindere dalla realizzazione almeno parziale degli investimenti descritti nei precedenti paragrafi (lunette e binario per la

connessione diretta, upgrading tecnologico della linea internazionale Gorizia-Nova Gorica).

Fondamentale sarà la realizzazione della lunetta italiana il cui finanziamento è stato approvato il 7 agosto scorso al Cipe nell'ambito dell'approvazione del Contratto di programma 2017-2021 - Parte investimenti tra il Ministero italiano dei Trasporti e delle Infrastrutture e RFI . Dopo il parere positivo espresso dalle competenti commissioni parlamentari, ora il contratto sarà sottoscritto da Ministero e da RFI e, successivamente ad un Decreto di approvazione e alla sua registrazione da parte della Corte dei conti, entrerà in vigore.

L'investimento, previsto nel quadro di estensione del corridoio Adriatico-Baltico, consentirà il collegamento diretto della linea Udine-Gorizia-Monfalcone con la linea internazionale Gorizia-Nova Gorica, senza necessità di inversione di marci a Gorizia.

Per il potenziamento della linea ferroviaria internazionale Gorizia C.le-Nova Gorica, e in particolare per quanto concerne l'allineamento delle condizioni di sicurezza della stessa agli standard internazionali, RFI si è impegnata ad effettuare un primo investimento di circa 435.000 Euro che avrebbe dovuto realizzarsi presumibilmente entro la fine 2015; l'intervento è stato tuttavia posticipato a data da destinarsi a causa di un mancato allineamento degli standard tecnici tra l'operatore ferroviario italiano e sloveno. L'intervento consisterà nell'installazione di attrezzature di segnalamento ferroviario di sicurezza e più nello specifico di un sistema denominato "blocco conta assi". Si tratta di un sistema che consente il distanziamento dei treni a mezzo di segnali controllati o comandati da apposite apparecchiature, azionate dai treni stessi, che contando gli assi del treno in due punti determinati accertano la libertà della via. Al fine di garantire piena operatività del sistema, un punto di controllo degli assi sarà installato anche presso il tronchetto ferroviario di competenza del terminal SDAG; i costi, che saranno necessariamente sostenuti dalla stessa, ammontano a circa 20.000 Euro e includono l'installazione del blocco conta assi sul tratto di propria competenza.

## L'integrazione multimodale regionale

Al di là dei limiti infrastrutturali richiamati, si ritiene opportuno garantire l'operatività del terminal, anche attraverso strategie di integrazione regionale e transfrontaliera. Le condizioni che impediscono lo sviluppo dei servizi intermodali attengono, però, come purtroppo in tutto il Paese, anche ad altre questioni, oltre a quelle infrastrutturali, e principalmente ai costi complessivi del servizio ferroviario rispetto alla modalità stradale, imputabili tra gli altri agli elevati costi delle manovre ferroviarie, ai costi di terminalizzazione, tutti aggiuntivi rispetto a quelli di trazione, nonché a difficoltà di natura organizzativa, legata al forte sviluppo di una logistica just in time caratterizzata da carichi parziali e tempi di consegna senza margini.

La nascita dell'Autorità di Sistema Portuale (AdSP) del Mare Adriatico Orientale prospetta a SDAG un'integrazione di natura funzionale ed operativa, a livello regionale: l'AdSP che come richiamato in premessa ha anche il compito di promuovere forme di raccordo con i sistemi logistici retroportuali e interportuali, viene infatti in favore di SDAG e delle altre realtà interportuali regionali perché può consentire la costituzione di un nuovo modello organizzativo, attraverso la messa in rete e condivisione di servizi, in cui far rivestire al trasporto ferroviario un ruolo chiave. SDAG ritiene che tale processo debba essere reso completo attraverso il

coinvolgimento di tutti gli attori della supply chain presenti sul territorio al fine di valorizzarne le competenze e la specificità e organizzare servizi di logistica integrata.

## I finanziamenti da ricercare e il ruolo del GECT-GO

Restano al momento senza finanziamento la realizzazione della lunetta slovena e il collegamento diritto bidirezionale tra il terminal SDAG e la stazione di Vrtojba con un binario parallelo alla linea internazionale. A livello locale gli interventi sono considerati strategici, tanto che la rivitalizzazione del nodo ferroviario di Gorizia-Nova Gorica-Šempeter-Vrtojba, con la realizzazione delle connessioni di cui sopra, è una delle tre priorità del Gruppo Europeo di Cooperazione Territoriale GECT GO, composto dalle Municipalità di Gorizia, Nova Gorica e Šempeter-Vrtojba, l'unica nel settore della logistica e dei trasporti. Le opere sono infatti considerate fondamentali per favorire in un contesto coerente e coordinato, sistemi di trasporto sostenibili nel campo del trasporto delle merci al fine di un rilancio economico dell'area e per le strutture intermodali ferroviarie dello scalo Sdag-Vrtojba.

(GECT GO, Documento di sintesi degli obiettivi, azioni e proposte progettuali per la programmazione comunitaria e la stesura del piano strategico, 2013).

Sebbene le opere non abbiano trovato copertura finanziaria nell'ambito del Programma per la Cooperazione Transfrontaliera Italia-Slovenia 2014-2020 attraverso lo strumento degli Investimenti territoriali integrati, come invece è successo per gli altri due progetti prioritari individuati dal GECT GO, questo resta il principale promotore della realizzazione delle opere, vista anche la natura transfrontaliera delle stesse.

### *Conclusioni:*

Il documento programmatico dà una visione delle attuali potenzialità di SDAG e traccia il percorso preciso che condurrà la Società a misurarsi nel nuovo tessuto economico che si sta costituendo.

Le sfide del comparto trasporto/logistico stanno ponendo le basi per far emergere solo realtà strutturate capaci di dare risposte in tema di specializzazione, velocità di risposta e flessibilità. E' un mercato in piena evoluzione, dove arrivare secondi non è contemplato.

Se la regione FVG riuscirà a coordinare i servizi di eccellenza con le peculiarità di porti, interporti, interconnessioni retroportuali, ecco che prenderà forma un importante e sinergico sistema logistico capace di competere con le grandi strutture europee sulle direttrici nordiche e balcaniche.

La Società già in passato, per le sue caratteristiche e posizionamento geografico, si è impegnata per distinguersi nel comparto in cui opera.

Oggi il mercato richiede che SDAG divenga protagonista della scena economica territoriale e regionale. E SDAG, con le competenze e la professionalità raggiunte, è

pronta ad accettare la sfida e ad affrontare questo nuovo ruolo per contribuire attivamente allo sviluppo dei traffici e della logistica regionale.

SDAG S.p.A.  
AMMINISTRATORE UNICO  
Giuliano Orlandini

# Elenco firmatari

ATTO SOTTOSCRITTO DIGITALMENTE AI SENSI DEL D.P.R. 445/2000 E DEL D.LGS. 82/2005 E SUCCESSIVE MODIFICHE E INTEGRAZIONI

Questo documento è stato firmato da:

NOME: PICCOLI STEFANO

CODICE FISCALE: PCCSFN63M30E098X

DATA FIRMA: 30/04/2019 09:39:06

IMPRONTA: 5C43F0009F89A2611FAB33CB49C1295D9F5DDE984E4AA813E0AF50D2E246202A  
9F5DDE984E4AA813E0AF50D2E246202A8330CA061A9D3532A62D286E48BD75DC  
8330CA061A9D3532A62D286E48BD75DC0489CA69514969DA647084E76B30F780  
0489CA69514969DA647084E76B30F780AAFDD889A5161DB83C7205AAE6384038

