

GORIZIA

E-MAIL: gorizia@piccolo.it

Centro Acustico
Soncin

GORIZIA - Via Garzarolli, 109/4 Tel. 0481 521433

DATI POSITIVI

Il boom dell'autoporto, da punto debole a motore di sviluppo logistico-economico

L'importanza della A34 che ha favorito l'aumento dei traffici. Più servizi per i camionisti. Futuro da retroporto di Trieste

Francesco Fain

Da brutto anatroccolo a motore di sviluppo logistico-economico. L'autoporto di Gorizia sta risalendo la china dopo un (lungo) periodo in cui era diventato simbolo un'economia "di confine" traballante, che stentava a riconvertirsi in un sistema che non contemplasse più la frontiera. Gli ultimi dati, forniti da Autovie Venete, mostrano che il peggio è passato. E il lavoro svolto dalla Sdag, guidata da Giuliano Grendene, sta dando risultati. Sullo sfondo, l'ambizioso progetto - annota il sindaco Rodolfo Zibbera - di far diventare l'autoporto «una sorta di retroporto dello scalo di Trieste dove il traffico cresce. E gli spazi degli operatori potrebbero essere proprio quelli della Sdag».

I TRAFFICI

Intanto, la nuova A34 Gorizia-Villesse ha portato sviluppo a un'area strategica per tutta la regione come la Sdag (Stazioni doganali autoportuali), società nata nel 1982. «Sono aumentati i servizi - sottolinea il direttore Cinzia Ninzatti - legati alla sosta dei veicoli pesanti e al benessere del conducente (bar, ristoranti, negozi, mini-market, *infopoint* e docce) che approfitta delle nove ore di fermo obbligatorio per riposare e ristorarsi. Il tutto in un luogo sicuro recintato e videosorvegliato». Ma non solo: l'autoporto, che fa parte dell'associazione Esporg che raggruppa in Europa le aree di sosta sicure, è già pronto alla possibile e auspicata rivoluzione alla quale sta lavorando la Commissione europea (relativamente alla concorrenza sle-



Camion con targa estera parcheggiati nel piazzale dell'autoporto di Gorizia. Nel riquadro, il presidente di Sdag Giuliano Grendene. Foto: Bui/baca

le) per una nuova regolamentazione del traffico pesante in materia di sicurezza e protezione delle persone e delle merci. «Ci stiamo già attrezzando per riqualificare l'area - spiega ancora il direttore - con la predisposizione di soste a tempo dove sarà possibile prenotare anche i parcheggi».

LA FORZA LAVORO

Sono circa 250 le persone che lavorano all'interno dei 600 mila metri quadrati dell'autoporto di Gorizia. Si tratta, in larga parte, di maestranze impiegate in magazzini e aziende di import-export che hanno preso in affitto locali di proprietà della Sdag. Ci sono poi

quaranta persone impiegate all'Agenzia delle dogane e 13 case di spedizione che svolgono importanti operazioni doganali legate al traffico extraeuropeo, più venti spedizionieri. Oltre all'implementazione dei servizi legati alle soste dei veicoli pesanti, nel futuro della Sdag ci sono altri due importanti progetti funzionali al nuovo ruolo di "interporto" e di "retroporto", fondamentale per lo sviluppo dell'asse dei traffici Nord-Sud: la costituzione del nuovo polo agroalimentare del freddo e lo sviluppo della ferrovia e del terminal intermodale. Per quanto riguarda il polo agroalimentare, la Sdag ha ricevuto la certifi-

cazione di prodotti biologici e di origine animale e ora punta - grazie all'utilizzo di fondi statali per mettere a norma impianti tecnologici ed elettrici delle celle frigorifere - a diventare la piattaforma logistica dei prodotti surgelati freschi e congelati, «e perché no - auspica il direttore - anche del vino, visto che siamo una terra di grandi eccellenze in questo settore».

LA LUNETTA

Molto attesa, per quanto riguarda il trasporto ferroviario delle merci, è la costruzione dell'ormai famosa "lunetta" (collegamento ferroviario) della direttrice Trieste-Udine

con la linea internazionale, per la quale è stato confermato il finanziamento da parte di Rfi all'interno di un piano triennale che prevede anche l'ammodernamento della stazione merci di Gorizia e l'elettrificazione completa della linea ferroviaria. La lunetta andrà a beneficio del terminale e consentirà all'autoporto di svolgere completamente la funzione retroportuale. In previsione proprio dell'aumento del traffico Sdag sta valutando di demolire l'area di 10 mila metri quadrati, una volta destinata alle stalle di animali destinati al trasporto, per aumentare l'area di stoccaggio merci. —

Foto: Bui/baca

LA SCHEDA



Il polo del freddo

Il futuro dell'autoporto in che direzione sta andando? È sempre più indirizzato verso il "Polo del freddo" che sarà completamente rinnovato e avrà caratteristiche prestazionali avanzate: ciò si è reso necessario vista l'obsolescenza dell'impianto attuale, realizzato nel 1991.



Le caratteristiche

Il polo del freddo sarà, inoltre, dotato di un impianto di moderne scaffalature e di una sistema software per la gestione logistica del polo per garantire la rintracciabilità veloce delle partite stoccate.



L'investimento

Le risorse finanziarie disponibili ammontano a 4.485.300 euro. Nell'impianto verranno installate 6 celle frigorifere multi-temperatura funzionanti sino a -30 gradi centigradi ma con possibilità di essere gestite anche a temperatura -3 e +15 gradi; 5 celle frigorifere funzionanti sino a -30; 2 precamere per il freddo con funzionamento a 4 gradi centigradi; un impianto frigorifero ad ammoniaca della potenza complessiva di circa 818 kilowatt.

AUTOVIE VENETE

Camion sull'autostrada A34 transiti raddoppiati in 5 anni

Se il 2017 era stato un anno positivo, il 2018 lo è stato ancora di più. L'autostrada Gorizia-Villesse è, indiscutibilmente, il nuovo "crocevia" dei traffici da e per l'Est Europa. La A34, costruita nel 2013, ha visto aumentare, in questi 5 anni, in maniera esponenziale il transito dei mezzi leggeri ma soprattutto pesanti in entrata e in uscita.

Oggi non rappresenta più soltanto un'alternativa alla

barriera di Trieste-Lisert soprattutto durante le giornate di esodo per le festività, ma un fiorente passaggio di merci e una tappa obbligata per quei lavoratori "pendolari" provenienti da Slovenia, Ungheria e Romania. E a giovane è stato soprattutto l'autoporto di Gorizia che da area di sosta a pagamento dei Tir ha implementato le offerte a tal punto da diventare ormai un interporto al servizio

dell'autorità portuale di Trieste.

Nel 2013 - quando si lavorava per la costruzione dell'autostrada - erano circa 4 milioni e 100 mila, complessivamente, le autovetture e gli autocarri che viaggiavano lungo questa direttrice (3 milioni di veicoli leggeri e un milione e 100 mila di autotreni). Dall'anno successivo, il traffico ha conosciuto una crescita incontenibile, rag-



Il casello di Villesse: 300 tonnellate di carpenteria, lungo 135 metri

giungendo il top nel 2017 con quota 5 milioni e 800 mila transiti, con una leggera flessione, ma solo per quanto riguarda auto e moto, nel 2018 a causa del cantiere allestito sull'autostrada di competenza slovena che ha allungato i tempi di percorrenza.

Nel caso dei mezzi pesanti il traffico è addirittura raddoppiato toccando nei primi 6 mesi del 2018 i 900 mila passaggi quando, nello stesso periodo del 2013, erano circa 500 mila. Allo stesso modo il numero di soste a pagamento dei camion è salito da quota 63 mila alle attuali 75 mila con una punta di 77 mila nel 2017, tornando ai livelli del periodo pre-crisi. —

Fra.Fa.

Foto: Bui/baca