

# Gli interporti del Nord Est





## Due sistemi logistici e un'ipotesi di futura integrazione

### Industria e porti i riferimenti per Friuli Venezia Giulia e Veneto

**D**ue sistemi per gestire il traffico intermodale che in futuro potrebbero “parlarsi”, al di là dei contatti già in essere.

È questa una delle ipotesi per il futuro delle due reti di interporti che caratterizzano oggi Friuli Venezia Giulia e Veneto. La prima con riferimento ai porti di Trieste e Monfalcone, e in aggiunta Porto Nogaro, per il quale si prospettano interessanti sviluppi. La seconda con il porto di Venezia e quello di Chioggia quali sbocchi al mare, ma con il sistema industriale del Nordest a farla da padrone.

La Regione Fvg e l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico orientale sono attualmente impegnate – anche se non esistono documenti ufficiali e specifici ai quali fare riferimento – nello sviluppo di un sistema integrato tra i dry ports del territorio. L'obiettivo dichiarato è quello di offrire un'unica piattaforma logistica regionale alla quale possano fare riferimento i Paesi del Centro ed Est Europa, destinatari dell'85% delle merci che toccano il porto di Trieste.

Il riferimento territoriale del porto di Venezia è ben diverso, così come diverse sono le funzioni – maggiormente destinate alla forte industria locale – degli interporti regionali.

Anche in questo caso però, l'intenzione di fare sistema è ben visibile, ad iniziare dalla recente iniziativa, annunciata due mesi fa al Green Logistic di Padova. I gestori delle infrastrutture venete hanno siglato un patto di collaborazione per la promozione e lo sviluppo del Sistema Logistico Veneto (SLV). Promozione territoriale, sviluppo intermodale e transizione energetica i temi sul tavolo, aperto non a caso a pochi giorni dall'incontro a Trieste tra i due presidenti delle Regioni, Massimiliano Fedriga (Friuli Venezia Giulia) e Luca Zaia (Veneto).

Tra le novità più recenti, inoltre, la volontà di espandere il raggio d'azione del porto di Trieste verso Ovest, terra poco esplorata finora per lo scalo internazionale del Friuli Venezia Giulia. Un'iniziativa, tutt'ora allo studio, che dovrà necessariamente passare attraverso una sinergia con il sistema veneto, come ha confermato lo stesso presidente dell'Autorità di sistema di Trieste, Zeno D'Agostino, in



Franco Pasqualetti, presidente di Interporto Padova e Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità portuale del Mare Adriatico orientale.

merito a colloqui e ipotesi di collaborazione con Interporto Padova. Un ruolo da protagonista sarà inoltre riservato ad Alpe Adria, società di logistica che si occupa a tempo pieno dello sviluppo intermodale legato agli scali di Trieste e Monfalcone, in ottica europea ma anche nazionale.

## Interporto Trieste: un ruolo speciale

### Anche lo sviluppo industriale tra i compiti della società pubblico-privata

**L'**ex Autoporto di Ferneti, oggi Interporto di Trieste, ha assunto negli ultimi anni un ruolo determinante sul territorio: non solo crocevia di traffici ma anche “guida” per lo sviluppo del sistema logistico regionale.

Un sviluppo che negli ultimi mesi ha segnato il passo ma che, nel futuro a breve termine, caratterizzerà l'offerta dell'intero Friuli Venezia Giulia. La presenza nella compagine di Friulia (finanziaria della Regione Fvg) e di Duisport (società di gestione del porto fluviale di Duisburg) ne hanno alzato la caratura e gli obiettivi.

Obiettivi che consistono anche nello sviluppo dell'industria legata alla logistica e alla portualità, così come indicato dall'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico orientale. Una fotografia della situazione, quella attuale, che evidenzia grandi prospettive, ma anche qualche criticità nel mettere d'accordo tutti i soggetti (Interporto Pordenone, Interporto Cervignano e SDAG). «C'è l'esigenza di una maggiore integrazione tra le varie realtà, per dare più servizio al territorio, ma anche per allargare i contatti al di là dei confini regionali. Le questioni tecniche sulle partecipazioni societarie – spiega Paolo Privileggio, presidente e ad della struttura – stanno in secondo piano. In questa fase ci tengo a stabilire collaborazioni commerciali, per portare più lavoro al sistema. Sta aumentando la collaborazione sia con Pordenone che con Cervignano, proprio per aumentare le sinergie. Collaborazione che significa anche pensare ad un sito web comune per la logistica regionale, una comunicazione e azione marketing integrata».

Nel frattempo Interporto Trieste ha portato a casa l'importante insediamento di BAT (British american tabacco) nell'area denominata FreeEste, dove vige il regime di Porto franco internazionale. «A livello locale siamo concentrati proprio sulla valorizzazione del Punto Franco. Si sono manifestati altri interessi oltre a BAT, in particolare nei settori dell'alimentare e della meccanica» conferma Privileggio.

L'ultimo bilancio di Interporto Trieste è stato chiuso con quasi



8 milioni di ricavi nel 2021, in linea con l'anno precedente perché nonostante la ripresa, alcuni settori della logistica hanno sofferto di più, come carta e acciaio. Nella sede principale di Ferneti (sull'altopiano carsico alle spalle di Trieste) il traffico dei camion è calato di circa il 20% per l'assenza dei mezzi russi e ucraini come conseguenza del conflitto. In particolare, nel corso del 2021 sono state movimentate 338.252 tonnellate di merce (+ 2%), 6612 containers, 3.708 unità intermodali e sono stati allestiti 349 treni intermodali e general cargo (322 nel 2020); il traffico dei mezzi pesanti (186.595 passaggi) ha segnato un incremento del 7,2% rispetto all'esercizio precedente. Da aprile di quest'anno, intanto, in collaborazione con il socio Duisburger Hafen Ag, Alpe Adria e DFDS, è partito un nuovo servizio ferroviario tra il porto di Trieste e Duisburg, sfruttando il ruolo dell'Interporto di Cervignano come snodo logistico strategico fra Turchia, Asia e Germania.



# Interporto Pordenone, il fratello grande Una cerniera tra il sistema italiano e l'Europa Centrorientale

Una quarantina di treni al giorno e un terminal ferroviario gestito da Hupac spa, che sta incrementando i servizi intermodali nonostante la grave situazione economica: guerra in Ucraina, caro-energia, inflazione.

Interporto centro ingrosso Pordenone è l'infrastruttura più estesa del Friuli Venezia Giulia, in grado di fare da cerniera tra l'Europa Centrorientale (bacino di utenza caratteristico dei porti di Trieste e Monfalcone) e il mercato italiano. Per questo motivo costituisce uno snodo fondamentale nella realizzazione del sistema logistico del Friuli Venezia Giulia. Il terminal intermodale collega sia il porto di Trieste che il Tirreno, attraverso i porti di Genova e La Spezia, coprendo, quindi, i traffici verso l'Atlantico e verso il Pacifico. Un numero sempre maggiore di aziende del territorio sta scoprendo la struttura e aumenteranno dopo l'imminente apertura della Circonvallazione Sud di Pordenone.

L'amministratore delegato di Interporto Pordenone, Alfredo De Paoli, ricorda che con i nuovi collegamenti per la Polonia, si potranno raggiungere i 2600 treni all'anno nel 2023, contro i 1250 del 2021, ma l'obiettivo è di 5.000 convogli.

Le ultime novità annunciate da Hupac riguardano appunto il link con Gliwice (nell'area di Katowice, a sud della Polonia) con 3 treni alla settimana (arrivo la mattina e ripartenza la sera) e l'implementazione del collegamento con Rotterdam: da gennaio 5 rotazioni a settimana.

Non a caso Interporto di Pordenone è stato inserito nelle liste per le nuove reti Ten-T europee.

Nel 2021 la Società Interporto Centro Ingresso di Pordenone spa ha concluso il periodo amministrativo con un utile post imposte di 36.340 euro, ma al netto di un importante accantonamento voluto in via prudenziale dagli amministratori al "Fondo rischi e oneri" futuri di 350mila euro. Accantonamento che, se pur dovuto e prudenziale, ha

penalizzato il risultato dell'esercizio 2021, ipoteticamente attestato attorno ai 400mila euro.

Il programma di investimenti in corso comprende i 6,3 milioni di euro per lavori di potenziamento e sviluppo del terminal intermodale (allungamento asta manovra, fascio binari per la sosta carri ferroviari, ampliamento piazzale intermodale); 1,7 milioni per lavori di completamento del Centro servizi e un milione per lavori di adeguamento antincendio del Centro logistico.

La piattaforma intermodale si sviluppa su un'area di 160mila metri quadri, ha quattro binari di trasbordo per treni standard lunghi 750 metri, tre binari di presa-consegna elettrificati, tre gru gommate, una potenzialità di 10 treni/giorno e una superficie di stoccaggio di 50mila metri quadri. I piazzali sono dimensionati per consentire tutte le operazioni di gestione dei veicoli e delle unità di trasporto, in totale comodità e sicurezza.

I programmi di potenziamento e sviluppo prevedono di raggiungere una capacità di 180.000 UTI mediante la realizzazione dell'allacciamento alla linea di corsa UD-VE (lato Udine), che consentirà la trasformazione del terminal in stazione elementare, l'implementazione di n. 2 binari operativi e l'installazione di n. 3 gru elettriche a portale. Circa 800 sono le persone impiegate, 82 le aziende insediate all'interno della struttura (con un fatturato annuo complessivo di 183 milioni). Più di 80 milioni di euro sono stati investiti negli ultimi 15 anni, grazie alla regione Friuli Venezia Giulia, Comune di Pordenone e Camera di Commercio Pordenone-Udine (azionista di maggioranza). Per quanto riguarda la transizione ecologica, nel 2021 si è registrato un abbattimento di 38mila tonnellate di CO2, grazie al trasporto e al fotovoltaico. Per il 2022 la prospettiva è di 50mila tonnellate, mentre l'obiettivo del 2030 è di 100mila tonnellate.



INTERPORTO  
CENTRO INGROSSO  
PORDENONE

## Servizi innovativi Per imprese dinamiche.



### Cosa offriamo

- **Motorizzazione civile**  
Nuova sede della motorizzazione dell'Interporto.
- **Infrastrutture**  
137.000 m2 coperti ad uso logistico.
- **Locazioni**  
In locazione vendita locali e uffici, adeguatamente attrezzati e personalizzabili.
- **Centro logistico**  
Trasporto e logistica, sia nazionali che internazionali.
- **Commercio all'ingrosso**  
Polo specializzato nel settore del terziario avanzato.
- **ARCS**  
Stoccaggio e gestione della distribuzione.
- **Centro direzionale**  
Nel cuore di Interporto si trova il centro direzionale.
- **Circuito doganale**  
Import-export: efficienti nella ricezione, rapidi nella consegna.
- **Officina**  
Riparazione e manutenzione dei mezzi di trasporto.

[www.interportocentroingrosso.com](http://www.interportocentroingrosso.com)



# Interporto Gorizia-SDAG entra tra i “grandi” Accordo con Adriafer per la manutenzione di veicoli ferroviari

Il cambio di nome, l'ingresso nel club dei “grandi”, un futuro da protagonista nella logistica regionale. Interporto Gorizia-SDAG guarda al 2022 e agli anni a venire con una prospettiva di crescita nei settori core e nelle collaborazioni su scala locale. Una storia ridosso del confine – quella di SDAG - e un futuro nel sistema logistico del Friuli Venezia Giulia. L'interporto di Gorizia è oggi una piattaforma logistica intermodale che si estende su un'area di 600.000 metri quadrati, di cui 43.000 di aree coperte e 260.000 di aree attrezzate, 20.000mq di terminal intermodale e 33.000 metri cubic di magazzini frigoriferi (11 celle). La storia della struttura inizia nel 1982 con scelte strategiche e finanziamenti previsti con i cosiddetti “Accordi di Osimo”, sottoscritti nel 1975 tra l'Italia e l'allora Jugoslavia. Verrà poi costituita SDAG (Stazioni Doganali Autoportuali di Gorizia), sempre nel 1982. Molto recente, invece, l'adesione U.I.R. (Unione Interporti Riuniti) e la successiva approvazione della modifica statutaria che ha ufficializzato la qualifica di Interporto per SDAG: oggi viene infatti definito nell'oggetto sociale “complesso infrastrutturale interportuale”.

La posizione a cavallo di un confine le cui barriere sono state recentemente abbattute costituisce ancora oggi un asset strategico dell'Interporto, guidato da Giuliano Grendene. L'amministratore unico oggi siede anche nel consiglio di amministrazione di Interporto Trieste. E proprio in questo contesto Interporto Gorizia-SDAG si gioca parte del suo futuro di sviluppo: un'offerta unica per un ampio bacino di utenza che comprende tutti i mercati dell'Europa dell'Est. Intanto però, a Gorizia non si sta con le mani in mano e sebbene il fatturato non sia ancora paragonabile a quello dei “fratelli maggiori” del Triveneto (2.343.000 euro, con un utile di 63.783 euro nel 2021), la crescita è evidente.

«Il risultato ottenuto è stato ottimo. L'anno 2021 ha registrato, infatti, un incremento nell'area agroalimentare con un aumento di movimentazione delle “palette” del + 2% rispetto al 2020 ed un incremento del fatturato del comparto logistico

del + 6%. I parcheggi per mezzi pesanti hanno raggiunto un totale di 81.076 camionisti che hanno utilizzato i servizi a disposizione nelle aree di sosta, con un + 17 % rispetto al 2020 e + 10% rispetto al 2019» spiega l'amministratore unico, Giuliano Grendene. Da segnalare, infine, la proficua collaborazione con Adriafer – società ferroviaria dei porti di Trieste e Monfalcone – con la quale a fine marzo è stato siglato un altro importante accordo. Interporto Gorizia-SDAG, infatti, ospita un sito operativo per la manutenzione dei veicoli ferroviari nel capannone raccordato al terminal intermodale. Manovra, trazione e gestione amministrativa saranno in capo a Adriafer. L'operazione da diversi milioni di euro mette a disposizione dei convogli ferroviari una struttura di importanza strategica. Partner fondamentale dell'operazione VTG Rail Europe GmbH, società tedesca che è anche il maggiore detentore di carri ferroviari a livello europeo.





## Cervignano, la “banchina estesa” in mezzo al Friuli

### Ampliamento in vista per l’infrastruttura del sistema regionale

Il presidente lo definisce, non a caso “avamposto”, perché «... retroporto era la definizione che si usava, nel senso di struttura che serve al porto ma che non è dislocata all’interno del porto per esigenze di spazio. Ora c’è un collegamento diretto col Molo VII che di fatto unisce le due strutture. Semplice a dirsi ma non era facile da realizzare». In questo modo Lanfranco Sette offre una sintesi delle caratteristiche di Cervignano, che nel sistema logistico pensato da Authority di Trieste e Regione FVG svolge un ruolo di hub anche per le direttrici del Centro e Nord Europa. L’infrastruttura si espande oggi su circa 460mila metri quadrati, ma l’ipotesi di ampliamento ne prevede quasi 450mila in aggiunta: di fatto un raddoppio. Il nuovo intervento però, necessità di un iter complesso che si sviluppa attraverso un Piano di azione comunale e le manifestazioni di interesse di molteplici soggetti. Sarà quindi necessario determinare le esigenze in termini di spazi, magazzini ma anche nuove connessioni ferroviarie. Cosa significa per Cervignano l’inserimento tra i protagonisti del sistema logistico regionale, ma con lo sguardo rivolto anche Ovest, grazie alle recenti iniziative di Alpe Adria? «Si è ritenuto utile creare una rete, per cui le strutture sono interconnesse a interfunzionali, con fulcro il porto e valenza internazionale. Significa ampliare la capacità operativa del porto, innervare la rete logistica e regionale con l’intermodalità. Prima era un progetto, ora è una realtà,

e per quando riguarda Cervignano è stato ridefinito assetto societario. Friulia ha conferito sua quota e ora è in minoranza. l’operatività è ora assicurata da soggetti professionali, mentre il coordinamento è in capo a Interporto Trieste» spiega il presidente Sette. La struttura triestina (la cui maggioranza relativa è in mano a Friulia e il 15% al porto di Duisburg) possiede l’85% di Cervignano, proprio nell’ottica di “guida” nella creazione della piattaforma logistica regionale. L’ultimo bilancio si è chiuso con circa 230mila euro di utile, dato che sarebbe stato superiore se non ci fossero stati degli accantonamenti che lo hanno ridotto. Da 3 anni è avviato nuovo asset con il deposito di autoveicoli provenienti da tutta Italia attraverso collegamenti intermodali, mentre il sistema dei magazzini dà risposte al tessuto produttivo e logistico regionale. Il terminal ferroviario con 6 binari rappresenta il terzo dei settori produttivi con l’intermodalità e il carico dei semirimorchi sui treni. Le ultime news segnalano un aumento del traffico ferroviario, un collegamento con l’Interporto Sito nord del terminal intermodale di Torino (basato sulla piattaforma R2L Connector) per rendere accessibile il trasporto su ferrovia di tutti i semirimorchi di camion, anche quelli non movimentabili tramite gru, un collegamento con Duisburg e il raddoppio del link ferroviario con l’Austria dedicato al treno della Red Bull che raggiunge poi il Molo VII del porto di Trieste.



**Interporto di Gorizia**  
Specializzato nell’agroalimentare fresco e congelato per i mercati del Centro ed Est Europa.

[www.sdag.it](http://www.sdag.it)





## Interporto Padova incrementa strutture e collegamenti

### Un occhio verso il porto di Trieste per possibili collaborazioni

Un nuovo corridoio doganale, un nuovo terminal intermodale, ampliamento degli insediamenti. Non si ferma il trend di crescita di Interporto Padova, realtà veneta che si sviluppa su una superficie di 1,1 milioni di metri quadrati (di proprietà), 270mila di magazzini e 300mila di terminal. Nel 2021 sono stati 8040 i treni movimentati, con una crescita del 13% sull'anno precedente. Tra le novità meno raccontate, perché ancora allo stato di ipotesi, quella di una collaborazione con la realtà portuale e logistica di Trieste, nell'ottica di un'integrazione delle rispettive peculiarità. L'incontro di fine maggio tra il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Zeno D'Agostino, e il presidente di Interporto Padova Spa Franco Pasqualetti (presente il direttore generale Roberto Tosetto) aveva come tema di discussione la volontà di consolidare e potenziare i traffici intermodali già attivi, che collegano quotidianamente le due realtà. In particolare, si sta studiando un Fast corridor ferroviario per accelerare l'indice di rotazione e rendere competitive operazioni attualmente non convenienti. L'Interporto potrebbe anche essere coinvolto nel progetto che – sotto la guida dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Orientale – sta tentando di creare un polo del fresco sull'altopiano a ridosso del porto di Trieste. Nel frattempo Padova non ha smesso di crescere, come conferma il recente accordo per un Corridoio doganale con il porto di Gioia Tauro, che sta per collegare l'hub portuale calabrese all'interporto veneto e al resto del continente europeo. Grazie alla nuova infrastruttura, sarà possibile,



per le merci extracomunitarie in arrivo al porto calabrese, evitare lo sdoganamento nello scalo marittimo per essere invece trasportate, attraverso il gateway ferroviario di 325.000 metri quadrati che collega il porto alla stazione di Rosarno, fino a Padova, dove le formalità doganali si svolgono più agevolmente. Tra le novità recenti, anche un nuovo collegamento con Genova: due viaggi alla settimana per movimentare 28 container da 40' per ogni treno, operato da GTS Rail e il Multimodal Transport Operator Hannibal del Gruppo Contship Italia. Obiettivo del nuovo collegamento, è far viaggiare le merci più velocemente e con maggiore efficienza logistica tra il Nordovest e il Nordest d'Italia, garantendo una consegna dell'ultimo miglio attraverso il terminal di Padova su tutta l'area del Triveneto. A inizio ottobre, invece, è stato inaugurato un terminal dedicato ai semirimorchi. Si tratta di una piattaforma di 35mila metri quadrati con 215 stalli numerati e dotati di staffe fermaruote, della lunghezza di 18 metri ciascuno. La nuova infrastruttura incrementerà la capacità di movimentazione di semirimorchi di circa 50mila unità l'anno. Meno recenti ma comunque importanti, invece, i due insediamenti: a luglio Disegna Logistics e a maggio Ceccarelli Group. Nel primo caso si tratta di un ampliamento con l'obiettivo di sviluppare ulteriormente i collegamenti intermodali da e per il Centro-nord Europa dedicati ai semirimorchi. Nel secondo, come ha spiegato l'azienda, si è trattato di venire incontro alle nuove esigenze della logistica, che spingono a un ritorno a "far magazzino" e quindi l'iniziativa serve a raddoppiare gli spazi a disposizione della clientela.



**DonelliGroup**  
CUSTOMS BROKERS

**Il vostro operatore doganale di fiducia**  
Your Professional Customs Agent

Donelli Group è uno spedizioniere doganale che attende in maniera professionale a tutte le formalità doganali nello scambio internazionale, in nome e per conto del proprietario delle merci, esercitando la rappresentanza diretta e indiretta.

**I nostri uffici operanti**

Trieste | Venezia | Padova | Vicenza | Ravenna | Milano  
| Malpensa | Melzo | Bologna | Genova | Koper | Istanbul

🌐 [www.donelligroup.com](http://www.donelligroup.com)  
✉ [info@donelligroup.com](mailto:info@donelligroup.com)  
✉ [consulenza@donelligroup.com](mailto:consulenza@donelligroup.com)  
☎ +39 040 67 32 870  
☎ +39 041 25 26 777



SEGUICI SUI NOSTRI SOCIAL



**FIORAVANTI**  
LOGISTICS SOLUTIONS

**UNICI**  
**COME LE TUE**  
**ESIGENZE**

Ogni giorno creiamo soluzioni logistiche che aiutano i nostri Clienti a vincere le sfide del mercato globale.

**SERVIZI MARE, AEREO, TERRA**  
**DOGANA E SUPPLY CHAIN**

[www.fioravanti.com](http://www.fioravanti.com)



MILANO TRIESTE GENOVA FIRENZE  
FERNETTI CORANA CONCOREZZO



# Quadrante Europa, numeri da record per la struttura veronese

## Niente collegamenti portuali ma forti legami con l'industria del territorio

**A**i vertici italiani ed europei, la struttura veronese non ha collegamenti con il porto di Venezia. Il futuro riserva qualche novità in questo senso? «Queste ipotesi sono state studiate nel corso degli anni, ma la tratta è troppo corta per una convenienza sul mercato, vista la concorrenza dell'autotrasporto. Servirebbe un sistema di aiuti al combinato, che possa abbassare i costi» risponde Alberto Milotti, responsabile Marketing e Progetti europei del Consorzio ZAI-Interporto Quadrante Europa Verona. Nel frattempo l'infrastruttura, situata all'incrocio delle autostrade del Brennero (direttrice nord-sud) e Serenissima (direttrice ovest-est), ma anche all'incrocio delle corrispondenti linee ferroviarie, prevede di espandersi fino a 4,2 milioni di metri quadrati, dagli attuali 2,5 milioni. Gestito e ideato dal Consorzio ZAI, il QUDRANTE EUROPA rappresenta un punto di incontro ideale per il trasporto merci stradale, ferroviario ed aereo, nazionale ed internazionale. Ogni anno transitano nell'Interporto oltre 7 milioni di tonnellate di merci su ferrovia e 20 milioni di tonnellate su gomma; in particolare, si tratta dei raffici merci internazionali provenienti o diretti al centro-nord Europa attraverso il Brennero, i traffici da e per la Francia e la Spagna e per i Paesi dell'Est europeo. Il Parco attività logistiche ospita più di 100 aziende con 10mila addetti, compreso l'indotto. I dati di traffico lo confermano al primo posto in Italia, e assieme a Padova e Novara costituisce la triade che guarda al Centro Nord Europa. A livello Europeo la classifica lo piazza al secondo posto dietro a Breme (dati 2020), quindi su posizione di vertice. A differenza del "cugino" di Padova, per il Quadrante Europa è più difficile immaginare un'integrazione con i servizi del vicino Friuli Venezia Giulia. «Tutto ciò che può essere utile al collegamento tra un porto e un interporto può essere utile al sistema dei trasporti. Ben venga quindi un possibile interessamento» risponde



diplomaticamente Milotti. Nonostante gli ottimi numeri, anche Verona presenta alcune criticità da risolvere. «La criticità principale riguarda la mancanza di un terminal con binari da 750 metri - spiega Milotti - per accogliere treni di questa misura. Oggi non è un problema vero, ma stiamo già progettando la soluzione con RFI. Così potranno essere fugati anche eventuali dubbi sulla congestione del Quadrante Europa. Stiamo lavorando anche sulla digitalizzazione, non la definirei una criticità, ma stiamo potenziando lo scambio di informazioni con spedizionieri e autotrasporto». Verona ha in serbo due grandi progetti per il futuro a breve termine: l'espansione del terminal ferroviario e lo sviluppo su 1,5 milioni di metri quadrati dove prevedere sia attività logistica che industriale.



## Portogruaro Interporto spa

Una struttura attrezzata per tutti i servizi a supporto del trasporto ferroviario, stradale e combinato.



### I NOSTRI SERVIZI

#### Servizi di Trasporto Combinato

- Stoccaggio contenitori carichi e vuoti
- Handling per il carico, lo scarico ed il trasbordo
- Servizio di terminalizzazione stradale
- Servizi doganali (magazzino doganale/fiscale/IVA)
- Servizi amministrativi

#### Servizi di Trasporto Tradizionale

- Gestione arrivi ferroviari e stradali
- Gestione partenze ferroviarie e stradali
- Handling per il carico, lo scarico ed il trasbordo
- Stoccaggio e magazzino su area scoperta o capannone
- Servizi doganali (magazzino doganale/fiscale/IVA)
- Servizi amministrativi



Portogruaro Interporto spa

info@interportoportogruaro.it  
www.interportoportogruaro.it



## Portogruaro Interporto, al confine di due sistemi Autamarocchi, socio di maggioranza, pronta a nuovi investimenti

Un anno fa il via libera all'azionista di maggioranza – la triestina Autamarocchi – per la nuova concessione di 45 anni, nei prossimi mesi il via agli investimenti destinati a consolidare la posizione strategica di Portogruaro Interporto. Formalmente in territorio veneto, l'infrastruttura agisce nell'ambito di due realtà confinanti e con sistemi diversi: Friuli Venezia Giulia e Veneto. L'inserimento in un contesto ferroviario particolare, dove oltre alla direttrice Trieste-Venezia sui Corridoi europei 5 e 1, le due "antenne" verso Treviso e San Vito Casarsa lo rendono particolare nel panorama dei dry port a servizio di Friuli e Veneto orientale. A breve RFI elettrificherà la Portogruaro-Casarsa e l'infrastruttura, oltre ad essere un riferimento per l'economia locale, avrà visibilità internazionale guardando a Ovest e a Nord. Per quanto riguarda le merceologie, in aggiunta alla posizione strategica vicino alle produzioni di mobili per Ikea, sono le 3000 tonnellate al giorno movimentate per Cereal Docks (oggi anche grano dall'Ucraina) a caratterizzare l'attività del dry port. Senza contare, nel raggio di 30-40 chilometri, la presenza di importanti vetrerie che necessitano di sabbia silicea, un just in time dall'Europa ma anche dall'Italia. «Abbiamo progetti sostenibili con treni che cambiano prodotti per viaggiare pieni. Abbiamo dialoghi molto diretti con i magazzini e servizi shuttle con casse mobili che sono molto apprezzati» spiega l'amministratore delegato Corrado Donà. La specializzazione sul siderurgico (con un cliente in particolare che si occupa delle forniture per impianti di peso nel panorama nazionale), la disponibilità di magazzini e un'attività raccordata (con carico e scarico della merce) anche con servizi a grandi multinazionali

che avrebbero complicazioni a gestire in proprio, completano l'offerta, supportata da un'informatizzazione spinta a tutti i livelli. Senza contare i servizi di vario genere, anche per la manutenzione dei carri. I 45 anni di concessione accordati nel novembre del 2021 sono stati determinati da 25 milioni di investimenti: la somma del valore dei terreni conferiti per l'ampliamento e delle opere, soprattutto ferroviarie, da realizzare. «Si tratta di investimenti delineati da un project financing: il primo esempio in Italia di questo genere con il coinvolgimento pubblico. C'era una concessione e il pubblico ha cercato imprenditori per sviluppare la struttura a fine anni '90. Oggi la maggioranza è in mano a Autamarocchi e abbiamo raggiunto il pareggio, mentre negli ultimi 8 anni – racconta ancora Donà – la società ha sempre guadagnato, senza debiti. Poi la richiesta per l'ampliamento dell'interporto con l'acquisizione di un nuovo terreno. Qui realizzeremo 8 binari fino a 7-800 metri, il tutto diviso in lotti. In seguito verrà costruita anche una palazzina uffici, ma andrà privilegiata la produzione». Per quanto riguarda il bilancio, va evidenziato che si tratta di un interporto anomalo, una società di servizi che si muove con personale e mezzi propri. Nel 2021 i 3,3 milioni di fatturato hanno reso un utile di circa 400mila euro. Nel 2022 è attesa una crescita dei ricavi. I dati di traffico (circa 1250 treni l'anno) potrebbero aumentare anche in maniera sostanziosa. Le richieste, soprattutto dai Paesi dell'Est, non mancano, anche se per poter sviluppare i traffici serve spazio. La sostenibilità ambientale, in questo caso, non suona come un termine vuoto, se si pensa che un treno si porta via dalla strada 32 camion, nonostante la tendenza ad investire sui semirimorchi.



Reshaping LOGistics  
aiming for 3P  
People, Planet, Prosperity.



[www.relog3p.com](http://www.relog3p.com)

**Invepri**  
MERCİ PERICOLOSE

Consulenza | Gestione | Formazione  
sul trasporto di merci pericolose

Via Imbriani, n.2 - 34122 Trieste  
Telefono +39 040 631348 Email [info@dg-invepri.it](mailto:info@dg-invepri.it) Web [www.dg-invepri.it](http://www.dg-invepri.it)



# Digitalizzazione dell'Inland Logistics

## Tecnologia e informatica devono supportare tutta la supply chain

**D**igitalizzazione e dematerializzazione dei documenti iniziano a farsi largo nei porti dalle banchine ai gate di accesso. Ma spesso i terminal terrestri sono esclusi dal processo e il rischio concreto è quello di rallentare i percorsi delle merci.

La cosiddetta "inland logistics" dovrà invece essere compresa nello sviluppo digitale proprio per ridurre il gap tra porti e interporti, considerato che i primi stanno investendo molto in tecnologie intelligenti.

Le tecnologie intelligenti (anche l'intelligenza artificiale) stanno diventando sempre più importanti nel settore portuale, vista la crescita dei consumi e la conseguente pressione sui porti, senza cali significativi anche durante la pandemia.

La logistica interna e intermodale gioca oggi un ruolo fondamentale per l'intera industria marittima ed è un settore nel quale i vettori hanno cercato di adattare e cambiare i loro modelli di business, dal trasporto marittimo ai fornitori di logistica end-to-end.

L'offerta per sfruttare le opportunità della digitalizzazione è enorme e le piattaforme in grado di assicurare molteplici servizi stanno iniziando a far parte del quotidiano. È il caso di Relog3P, appunto piattaforma digitale con cinque tipologie di servizi, due delle quali già disponibili nei prossimi mesi.

Informazioni che correlano sostenibilità logistica e un'Academy per la formazione rappresentano le peculiarità della proposta, che si rivolge a piccole e medie imprese della logistica, sia pubblici che privati, così come alle istituzioni.

Interessante anche l'idea di un marketplace per reperire professionalità, mentre è in corso l'implementazione con altri servizi per ottimizzare i processi di shipping portuali e retroportuali e per integrare le modalità di trasporto.

