

Camera dei Deputati  
IX Commissione  
Trasporti, poste e telecomunicazioni

RELAZIONE DEL  
PRESIDENTE MATTEO GASPARATO

*UIR – UNIONE INTERPORTI RIUNITI  
in audizione presso la Camera dei Deputati*

*Roma, 14 ottobre 2020*

## Riflessioni in merito alla proposta di legge 1259

La Presente Proposta di legge 1259 si inquadra nella necessità di fornire una solida disciplina generale in materia di Interporti e di rete interportuale. Tale previsione si rende ormai impellente a causa del ruolo sempre più rilevante assunto nel corso del tempo dagli enti interportuali.

Dato il ruolo strategico ricoperto dagli Interporti, nel perseguimento di politiche di sviluppo e modernizzazione del Paese, nonché di interessi pubblici di livello generale, è doveroso, in via preliminare, precisare l'ambito di applicazione del provvedimento, esplicitare nel dettaglio le finalità perseguite dallo stesso, offrire inoltre una serie di definizioni preliminari utili alla individuazione oggettiva degli Interporti e dei procedimenti amministrativi di maggior rilievo (articolo 1). A differenza della proposta di legge degli Interporti manca un elenco puntuale dei soggetti gestori, ma questo ritengo non sia un problema, anzi risulta essere una questione dibattuta anche all'interno dell'associazione.

Da un punto di vista operativo poi, la proposta di legge provvede a disciplinare le interazioni tra i vari Organi politici in vista delle attività di ricognizione e programmazione degli Interporti già esistenti e nuovi (articolo 2), per poi elencare i requisiti che devono dirsi congiuntamente sussistenti ai fini dell'individuazione dell'ente interportuale (articolo 3).

Un ruolo sicuramente decisivo è svolto a nostro avviso dal Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica, di cui vengono disciplinate le funzioni, la composizione e lo svolgimento delle riunioni (articolo 4); altrettanto importante è il regime giuridico e normativo che informa l'assetto dei soggetti che gestiscono gli Interporti, con particolare attenzione alla realizzazione delle strutture necessarie, all'utilizzo degli strumenti economici finanziari, al godimento dei diritti reali.

Al fine di rafforzare lo sviluppo degli Interporti, potenziare la rete intermodale e garantire un più efficiente collegamento e coordinamento nel contesto della rete ferroviaria interportuale, si demanda a specifici atti che saranno adottati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica (articolo 6).

*La differenza più marcata è data da alcuni temi essenziali per gli Interporti che sono stati del tutto eliminati nel testo Rotelli, rispetto alla bozza di legge quadro da noi pensata.*

*In pratica mancano del tutto tre articoli per noi molto sensibili:*

- *Gestione dei rifiuti speciali e trasporto e stoccaggio delle merci pericolose;*
- *Disciplina urbanistica, ambientale e tributaria degli interporti;*
- *Procedura di valutazione dell'impatto ambientale e procedura di valutazione ambientale strategica.*

Allo scopo di conformare le attività imprenditoriali al pieno rispetto del contesto ambientale e territoriale, appaiono estremamente importanti le disposizioni dettate in tema di gestione dei rifiuti speciali, volte alla assoluta osservanza della normativa vigente a livello nazionale ed europeo, nonché quelle che compongono la disciplina inerente ai profili urbanistici, squisitamente ambientali, tributari e impositivi e quelle che delineano le procedure di valutazione dell'impatto ambientale e di valutazione ambientale strategica.

Invece, la copertura finanziaria degli interventi previsti dal provvedimento è garantita nel dettaglio secondo quanto sancito dalla relativa disposizione, mentre la parte conclusiva della legge si occupa del coordinamento con le altre norme vigenti e prevede le necessarie attività di adeguamento da parte delle Regioni e delle Province Autonome di Trento e Bolzano (articoli 7 e 8).

### **Art. 1 (Ambito di applicazione e definizioni)**

Il provvedimento in questione introduce l'oggetto trattato richiamandosi a quanto espresso dall'art. 117, terzo comma, della Costituzione, ossia al complesso delle materie che l'assetto costituzionale attribuisce alla c.d. legislazione concorrente.

L'articolo prosegue poi con la puntuale elencazione delle finalità che la legge persegue in attuazione degli obiettivi prefissati: si tratta di una serie di punti, volti complessivamente a favorire lo sviluppo delle attività interportuali e a garantire un'organizzazione sempre più efficiente della rete infrastrutturale, in vista di interessi pubblici primari.

“L'interporto” viene ad essere individuato attraverso una locuzione tecnico- operativa al tempo stesso chiara ed oggettiva, tale da farne emergere limpidamente i tratti essenziali (complesso strutturale, gestione imprenditoriale, obiettivo e finalità, collegamenti esterni); vengono altresì delineati il “Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica” e le procedure di “valutazione ambientale dei progetti (VIA)” e “valutazione ambientale strategica di piani e programmi (VAS)”, con il richiamo alla fonte che disciplina tali procedimenti in maniera diretta (D.lgs. 3 aprile 2006, n.152).

L'articolo non provvede poi alla concreta enumerazione dei soggetti (n. 24) che si occupano della gestione degli Interporti, attualmente individuati a seguito delle attività di ricognizione previamente disposte; questo elenco risulterebbe in effetti ridondante e problematico qualora fosse necessario introdurre nuove strutture interportuali riconosciute.

### **Art. 2 (Programmazione degli Interporti)**

L'articolo in oggetto svolge un ruolo primario nella disciplina dell'attività di programmazione degli Interporti.

Il nucleo di tale programmazione è rappresentato dal Piano generale per l'Intermodalità, la cui elaborazione, ad opera del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, è preceduta da una fase di ricognizione riguardante gli Interporti già esistenti e quelli costituendi ai sensi di legge, svolta attraverso l'acquisizione di un parere da parte del Comitato nazionale per l'Intermodalità e la logistica;

Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, può provvedere, tramite uno o più decreti e previo controllo dei relativi requisiti, all'individuazione di nuovi Interporti.

### **Art. 3 (Requisiti degli interporti)**

L'articolo 3 interviene enunciando i requisiti, richiesti in maniera congiunta, cui è subordinata l'individuazione di un nuovo Interporto.

### **Art. 4 (Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica)**

Ad integrazione di quanto già disposto a livello definitorio ai sensi dell'articolo 1, l'articolo 4 si preoccupa di disciplinare nel dettaglio le attività proprie del Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica, precipuamente consistenti nel compito di indirizzare, programmare, coadiuvare a livello generale e coordinare il complesso delle "iniziative inerenti allo sviluppo degli interporti, ai fini dell'integrazione dei sistemi di trasporto terrestre, marittimo, fluviale e aereo nonché della semplificazione delle operazioni e del miglioramento dei servizi intermodali e logistici delle merci". Questo organismo potrebbe essere sostituito o integrato con quello delle ADSP.

### **Art. 5 (Regime applicabile ai soggetti gestori degli interporti)**

L'articolo 5 della presente legge esordisce definendo l'attività di gestione di un Interporto, che viene inquadrata quale prestazione di servizi svolta in ambito concorrenziale e rientra tra le attività aventi natura economico-industriale e commerciale. Si stabilisce dunque che i soggetti gestori agiscono in regime di diritto privato, con l'esplicita abrogazione, disposta a partire dalla data di approvazione della legge, dell'esercizio delle attività interportuali in regime concessorio.

Ai soggetti gestori è altresì assegnato il compito di realizzare le strutture relative ai nuovi Interporti ai sensi e nel rispetto dell'articolo 3, commi 1 e 2, della legge, nonché, qualora possibile in base alle esigenze di equilibrio di bilancio, quello di adeguare, sotto un profilo strutturale, gli Interporti già operativi e gli Interporti in fase di realizzazione.

L'articolo garantisce altresì una applicazione del proprio disposto che risulti compatibile con la natura giuridica degli Interporti i quali, alla data di entrata in vigore della legge, sono costituiti in forma di ente pubblico economico.

### **Art. 6 (Potenziamento degli interporti, della Intermodalità e della rete ferroviaria interportuale)**

Questa disposizione è necessariamente connessa a quanto previsto, in tema di programmazione, dall'articolo 2 illustrato in precedenza.

Si introduce infatti un meccanismo periodico secondo cui, entro il 31 maggio di ogni anno, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, sentito il Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica, previa intesa in sede di Conferenza unificata, individua, seguendo un ordine prioritario, i progetti relativi alla realizzazione e allo sviluppo degli Interporti, allo scopo di garantire l'efficienza della azione amministrativa nei limiti delle risorse disponibili.

### **(Gestione dei rifiuti speciali e trasporto e stoccaggio delle merci pericolose) - Mancante**

Il tema sarebbe di assoluta necessità: una previsione specifica in relazione ad una tematica molto delicata quale è la gestione e lo smaltimento dei rifiuti, specialmente con riguardo ai rifiuti speciali e alle merci pericolose

Le modalità di gestione di tali elementi a nostro avviso dovrebbero essere disciplinate, nel rispetto della normativa nazionale e dell'Unione europea vigente sul punto, con decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, previa intesa in sede di Conferenza unificata.

### **(Disciplina urbanistica, ambientale e tributaria degli interporti) - Mancante**

In tema di razionalizzare dello sfruttamento territoriale e di riduzione dell'impatto ambientale delle attività di trasporto, occorrerebbe prevedere un articolo che disegni un'attività congiunta del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, i quali potrebbero concedere un contributo agli enti locali che, tramite i propri piani regolatori, a partire dalla entrata in vigore della presente legge, prevedano l'insediamento delle attività imprenditoriali logistiche all'interno delle aree interportuali che insistono sul proprio territorio.

L'articolo in oggetto dovrebbe contemplare una serie di previsioni di carattere catastale e alcune agevolazioni sotto il profilo fiscale e impositivo, come l'esenzione dal contributo di costruzione (art. 17 del d.P.R. n. 380/2001 e s.m.i.), dagli oneri concessori, dalle imposte in materia di gestione dei rifiuti, purché i relativi servizi siano svolti da soggetti qualificati.

Si dovrebbe inoltre prevedere come l'imposta Municipale Unica non si applichi alle unità immobiliari terreni e/o fabbricati appartenenti a qualsiasi titolo ai soggetti gestori degli Interporti.

Occorre definire le attività, effettuate all'interno del perimetro (da determinare con atti propri) delle aree interportuali, che non costituiscono mutamento rilevante della destinazione d'uso.

Per la realizzazione o ampliamento e gestione di un Interporto si dovrebbe derogare all'applicazione delle norme contenute dagli artt. 24-28 del D. Lgs. 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo Codice della Strada) e s.m.i..

Una novità di sicuro rilievo è rappresentata, in vista della creazione di condizioni favorevoli allo sviluppo di nuovi investimenti nelle aree interportuali, dall'istituzione della Zona logistica semplificata, all'interno della quale le nuove imprese e quelle già esistenti possono fruire delle procedure semplificate di cui all'articolo 5, comma 1, lettera a), del decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017, n. 123.

## **(Procedura di valutazione dell'impatto ambientale e procedura di valutazione ambientale strategica) - Mancante**

Occorre integrare le definizioni previste, in tema di VIA e VAS, dall'articolo 1 della legge.

Le relative procedure sono disciplinate con richiamo alle fonti che le prevedono in maniera diretta, secondo le modalità previste dalla dal D. Lgs. 3 aprile 2006, n.152.

Per noi è fondamentale non inchiodare lo sviluppo futuro degli Interporti con previsioni normative complicate, proponiamo quindi questa definizione di un articolo:

- 1. I progetti relativi alla costruzione di nuovi interporti sono sottoposti ad una valutazione d'impatto ambientale (VIA) di competenza statale secondo le modalità e le procedure previste dalla parte seconda del D.lgs. 3 aprile 2006, n.152, nonché ad una valutazione ambientale strategica (VAS) di competenza statale così come previsto dal combinato disposto dell'art. 6, comma 2, lett. a) e dell'art. 7 comma 1, del D. lgs. 3 aprile 2006, n. 152.*
- 2. Ai soli fini dell'applicazione della normativa in materia di VIA e VAS e con riferimento ai soli interporti esistenti alla data della presente legge, in deroga a quanto previsto dall'art. 6, comma 7, lett. b) e comma 12 del D.lgs. 3 aprile 2006, n.152, le modifiche o estensioni dei progetti relativi ad interporti nonché le modifiche dei piani e programmi relativi ad interporti elaborati per la pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli conseguenti a provvedimenti di autorizzazioni di opere singole che hanno per legge l'effetto di variante ai suddetti piani e programmi sono soggetti alla sola valutazione ambientale strategica (VAS).*

### **Art. 7 (Copertura finanziaria)**

L'articolo prevede le modalità da attivare per far fronte agli oneri derivanti dagli articoli precedenti della legge.

Il profilo conclusivo, volto alla creazione di una dotazione finanziaria a favore dell'infrastrutturazione pro-intermodalità, contempla, per la realizzazione di opere e di lavori negli Interporti, la corresponsione di un contributo pari al cinque per cento dei diritti e delle imposte accertati annualmente dall'Ufficio territorialmente competente dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli dello Stato, da versarsi in favore dei singoli soggetti gestori degli Interporti.

Il Presidente

Dott. MATTEO GASPARATO

# Audizione su legge quadro interporti

---

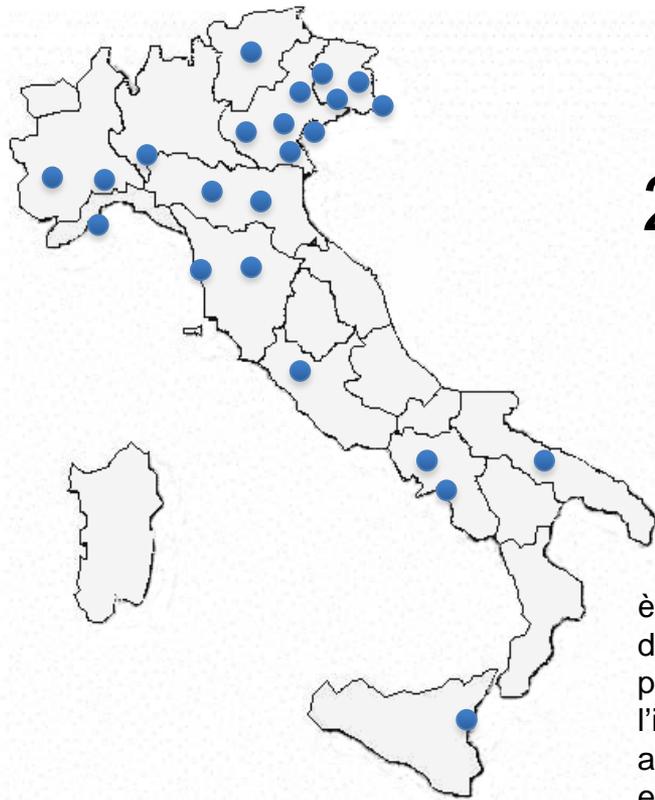


UIR  
Unione Interporti Riuniti

Matteo Gasparato  
[segreteria@unioneinterportiriuniti.org](mailto:segreteria@unioneinterportiriuniti.org)  
Roma, 14/10/2020

# UIR: Unione Interporti Riuniti

---



23 Interporti

## UIR

### Unione Interporti Riuniti

è l'associazione nazionale che riunisce la totalità degli Interporti italiani e che ha come obiettivo principale quello di consolidare e sviluppare l'intermodalità nel trasporto e nella logistica attraverso un rapporto stabile tra interporti, porti ed aziende produttive e di trasporto

CAMPANIA: 2  
EMILIA R.: 2  
FRIULI VG: 4  
LAZIO: 1  
LIGURIA: 1  
LOMBARDIA: 1  
PIEMONTE: 2  
PUGLIA: 1  
SICILIA: 1  
TOSCANA: 2  
TRENTINO AA: 1  
VENETO: 5

# Cosa offre un interporto

I servizi per le società e per le persone

Servizi ferroviari



Innovazione, Sostenibilità e Sicurezza

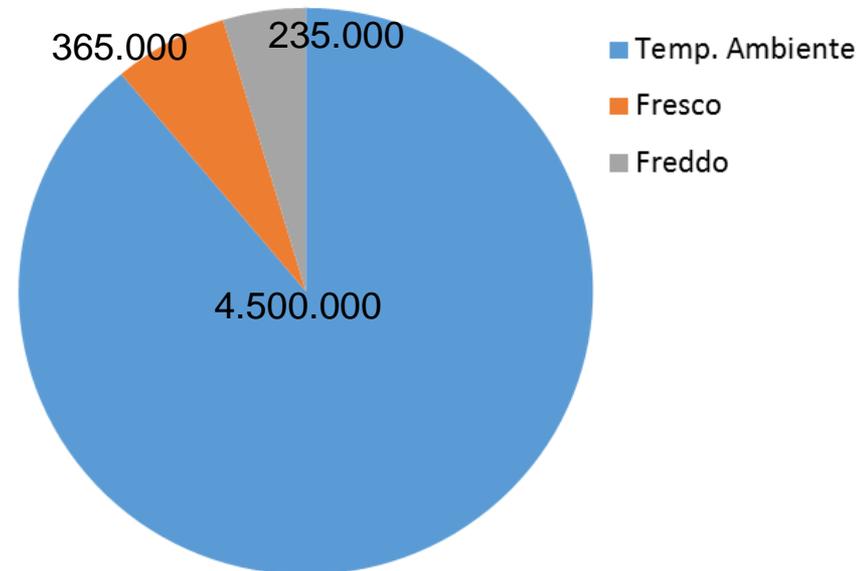
Collegamenti via mare con il mondo

Dogana, Polizia e Guardia di Finanza



# UIR: servizi alle merci

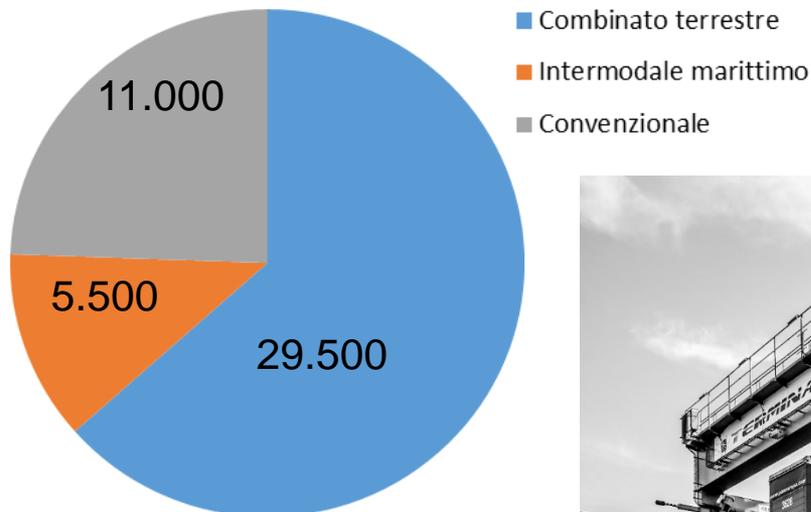
- 32 Milioni di metri quadri di servizi logistici
- 3 Milioni di mq di terminal
- 5 Milioni di mq di magazzini
- 1.200 aziende di Trasporto e Logistica con oltre 20.000 addetti



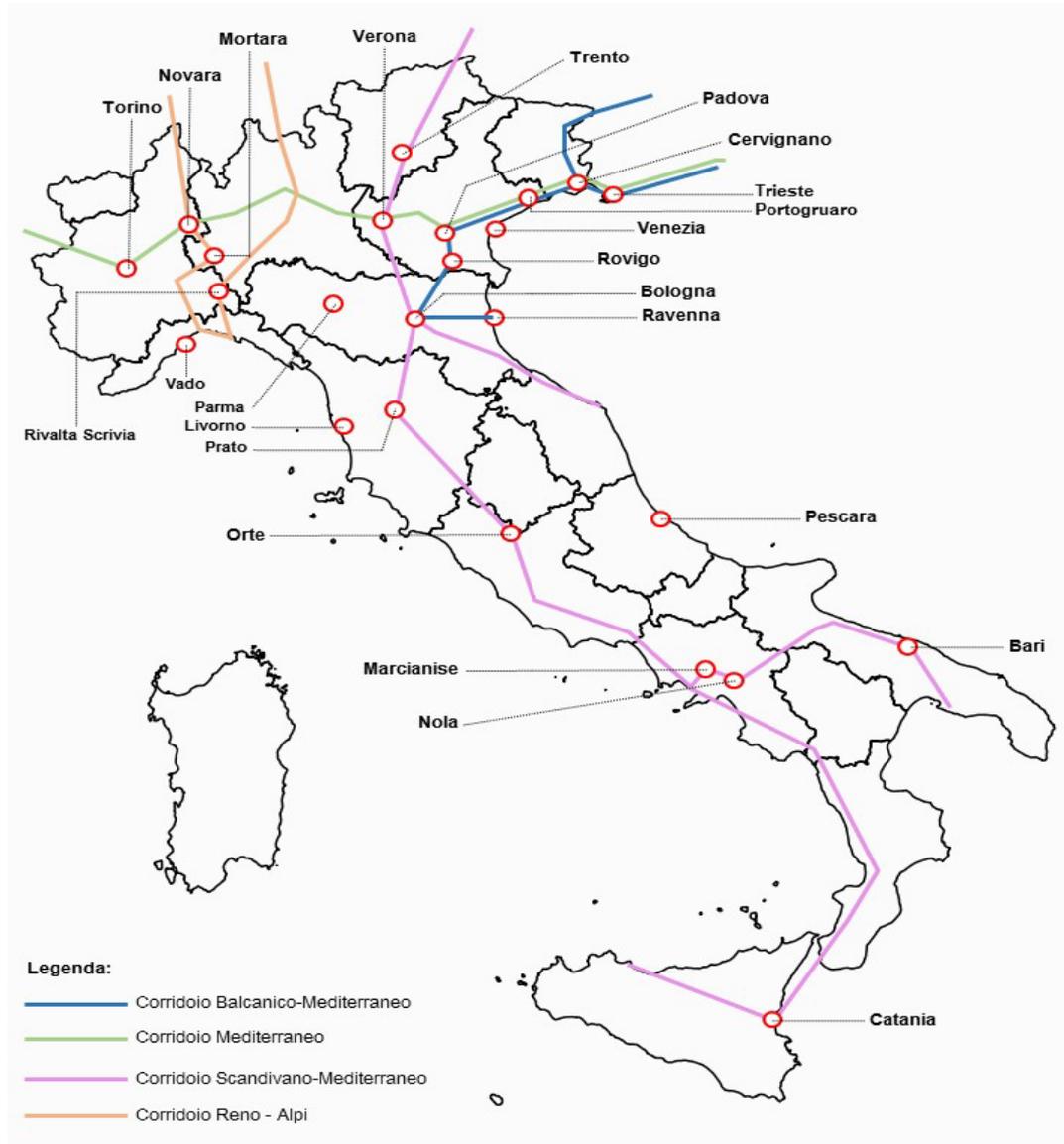
# UIR: servizi di trasporto merci

- 65 Milioni di tonnellate di merce movimentata nel 2019 (+1 milione di UTI)
- 50.000 treni arrivati/partiti nel 2019
- 25.000 mezzi pesanti entrati/usciti

	2019	2018	2017	2016	2015
<b>Treni anno</b>	49.797	47.616	45.097	49.306	47.388
<b>Container</b>	353.873	339.828	352.991	470.919	548.369
<b>Casse Mobili</b>	342.434	331.691	318.861	294.934	303.913
<b>Semirimorchi</b>	348.730	352.691	316.861	310.255	266.483
<b>Ro.La</b>	9.533	10.907	18.901	18.901	26.967



# UIR: I 23 interporti in sintesi



- Collocati su tutti i corridoi Core Europei che attraversano l'Italia
- Completa integrazione modale
- Distribuzione territoriale



# **RAPPORTO SULLO STATO DEGLI INTERPORTI ITALIANI**

**Stato attuale e strategie per lo sviluppo**

a cura di UIR – Unione Interporti Italiani  
Ottobre 2020



**RAPPORTO**  
**SULLO STATO DEGLI INTERPORTI ITALIANI**  
Stato attuale e strategie per lo sviluppo

a cura di UIR – Unione Interporti Italiani

© 2020 UIR – Unione Interporti Riuniti®  
[www.unioneinterportiriuniti.org](http://www.unioneinterportiriuniti.org)





## Sommario

1	Gli interporti italiani – schede descrittive.....	8
2	Le caratteristiche e le dinamiche complessive degli interporti .....	56
2.1	Le caratteristiche infrastrutturali e di governance.....	56
2.2	Le dinamiche del traffico merci via ferrovia in Italia e il ruolo degli interporti .....	58
2.3	Le caratteristiche dell’offerta infrastrutturale degli interporti.....	63
3	Le politiche per lo sviluppo del trasporto intermodale e della logistica territoriale.....	69
3.1	Il contesto europeo.....	69
3.2	Le politiche nazionali per lo sviluppo dell’intermodalità ferroviaria .....	71
4	Il Freight Village System (FVS).....	75
4.1	Le funzioni svolte dai gestori di un interporto .....	75
4.2	Piano Strategico .....	78
4.3	Esigenze di interoperabilità .....	81
5	Considerazioni strategiche per la promozione del trasporto intermodale .....	82
5.1	Cluster mare-terra .....	83
5.2	Interporti e Piattaforme logistiche .....	84
5.3	Manovra ferroviaria .....	86
5.4	Fiscalità.....	87
5.5	Incentivi all’intermodalità.....	87
5.6	Semplificazione dei procedimenti .....	88
6	Action Plan .....	89
	CONCLUSIONI .....	94

## Presentazione

a cura di **Matteo Gasparato** \*

Il Rapporto analizza la realtà della "Rete nazionale degli interporti", ne riproduce scheda per scheda le sue singolarità e ne evidenzia, con una visione di quadro d'insieme, la centralità rispetto al tema della diversificazione modale dei trasporti in tutto il Paese.

Viene quindi descritta una realtà di Rete infrastrutturale che, insieme al beneficio economico di un potenziamento dei flussi e della loro efficienza, determina anche un notevole miglioramento dal punto di vista della sostenibilità ambientale sia in termini di minori emissioni di CO2 sia in termini di decongestionamento delle arterie viarie stradali.

Ad esso va aggiunto il fattore esclusivo e caratterizzante di una Rete diffusa sul territorio nazionale, operante su tutte le direttrici e snodi ferroviari e stradali italiani e attraverso i corridoi europei TEN-T, proprio questo consente di dare carattere strategico agli interventi e agli investimenti a beneficio della Rete degli interporti, avendo essi la comprovata capacità di retrocedere benefici diffusi ed incrementi di produttività non solo al settore economico della logistica integrata ma suo tramite all'intero sistema industriale e distributivo della nazione.

Così risulta ormai chiaro, e il Rapporto che qui proponiamo lo mette in evidenza, che è proprio grazie alla presenza di una Rete nazionale di interporti e al valore diffuso delle sue interconnessioni che si può pensare di adottare misure di intervento, nel macrosettore della logistica, che con rapidità e profondità incidano positivamente su tutta la economia nazionale ed insieme sulla qualità della vita del Paese.

*"Un'occhiata indietro e poi un passo in avanti,  
nella direzione giusta di una ritrovata strategia della programmazione"*

Il nostro Sistema Paese si è dotato molti anni fa, primo in Europa, di una legislazione di avanguardia in materia di infrastrutture

dedicate al trasporto intermodale. Parliamo della "LEGGE 4 agosto 1990, n. 240" e ci apprestiamo a festeggiarne i trenta anni!

All'epoca un grande sforzo di "programmazione" diede luogo ad un intervento pianificato (in gran parte portato a termine negli anni successivi) che disegnava per la prima volta la mappa degli interporti italiani, insieme ne definiva le funzioni e, con rara capacità previsionale, ne valorizzava il carattere di "rete infrastrutturale".

In estrema sintesi la L.240 del 90, con i successivi interventi normativi, ha disegnato e pianificato la realizzazione di una Rete di infrastrutture interportuali, ramificata sul territorio nazionale e distribuita sulle principali direttrici e corridoi TEN-T, espressamente dedicata alla logistica integrata ed allo sviluppo del trasporto intermodale delle merci.

L'intervento pianificato con la L.240/90 ha permesso di assicurare un solido progresso dei trasporti e della logistica nazionale in una direzione adeguata a canoni di competitività e rispetto della sostenibilità ambientale.

Recependo ciò che di positivo abbiamo realizzato negli anni passati, è tempo di un balzo in avanti che permetta di fare tesoro della nostra Rete di infrastrutture interportuali, un patrimonio che va prima di tutto tutelato e valorizzato. Ma non basta, abbiamo una missione da compiere nel medio e lungo termine.

E' in questa ottica che valutiamo positivamente anche la recente pubblicazione del Bando Mit per il finanziamento di interventi di completamento della rete nazionale degli Interporti, è certamente un fatto positivo e rappresenta un segnale importante di attenzione convinta da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Da qui la nostra proposta di mettere mano e presto alla Legge quadro di riordino degli interporti, la cui regolamentazione risale a oltre 30 anni fa, anche per non perdere il vantaggio competitivo rispetto agli altri paesi europei. Dobbiamo rilevare che se in piena "pandemia Covid-19" il sistema della circolazione delle merci non ha collassato lo si deve anche perchè è stato "puntellato" dal network delle strutture intermodali ed interportuali che hanno continuato a garantire l'operatività.

Il rapporto che qui presentiamo (aggiornato al 31.12.2019) ci dice che oggi gli interporti italiani complessivamente dispongono di circa 32 milioni di mq di aree e magazzini al servizio della logistica. Circa 65 milioni sono le tonnellate movimentate, oltre 46.000 i treni partiti/arrivati all'anno. Pur potendo esprimere ancora notevoli potenzialità, la rete interportuale rappresenta oggi in Italia circa il 40 per cento del valore aggiunto rispetto a quello attivato da tutte reti nazionali della logistica, compreso il mare.

Concludendo la presentazione di questo Rapporto, che raccoglie le schede descrittive di tutti gli interporti associati, ci piace sottolineare l'obiettivo che ci apprestiamo a cogliere nei prossimi mesi, con le stesse ambizioni e strategie della Legge 240/90, quello di contribuire a realizzare un programma di investimenti a favore della Rete nazionale degli interporti.

Per questo sarà utile definire e privilegiare:

- prima interventi sulle reti viarie ferroviarie e nodi intermodali, nazionali e internazionali che alimentano e connettono gli Interporti (eliminazione colli di bottiglia, delle reti e dei terminal, corridoi veloci con i Porti);
- poi in aggiunta e conseguentemente realizzare incrementi e miglioramenti in dotazioni immobiliari dedicate e specializzate, insieme a dotazioni strumentali, impianti ed innovazione tecnologica capaci di incrementare la produttività e la competitività di tutti i nodi interportuali italiani.

Per realizzare con agilità ed efficienza questo piano e ricavarne diffusi benefici di pubblico interesse ritorna centrale il ruolo di UIR, quale associazione unitaria di categoria di quella molteplicità di nodi che insieme danno vita alla Rete degli Interporti italiani.

Roma, Ottobre 2020

\***Matteo Gasparato**, Presidente Unione Interporti Riuniti

# 1 Gli interporti italiani – schede descrittive

Il presente rapporto è stato sviluppato in modo indipendente dal CERTeT- Centro di Economia Regionale, Trasporti e Turismo dell'Università Commerciale Luigi Bocconi, per il committente Unione Interporti Riuniti UIR.

La ricerca ha lo scopo di supportare le attività di confronto istituzionale dei membri, attraverso analisi e valutazioni sistemiche e basate su approccio scientifico, in cui far emergere:

- Il ruolo e le funzioni degli interporti italiani;
- Una visione strategica e sistemica delle politiche di sviluppo del settore interportuale anche alla luce delle nuove politiche per la mobilità sostenibile («Cura del Ferro») a livello italiano ed europeo;
- Un piano d'azione di breve, medio e lungo termine per l'attuazione della strategia di sviluppo del ruolo degli interporti italiani nei settori dell'intermodalità e della logistica a valore aggiunto territoriale.

La strategia da valorizzare è l'assunzione di un ruolo proattivo nei confronti del sistema pubblico e privato per lo sviluppo del trasporto intermodale ferroviario in Italia e di una moderna logistica territoriale. Di particolare importanza è il coordinamento delle attività dei soci UIR con gli stakeholders di settore, fra cui il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, gli Enti Locali (in particolare le Regioni che stanno pianificando iniziative di policies complementari a quelle del MIT), le Autorità di Sistema Portuale, Rete Ferroviaria Italiana e le imprese ferroviarie operanti nel settore cargo.

Tenendo conto della complessità delle attività previste, la ricerca è stata suddivisa in tre fasi, in parte parallele ed in parte sequenziali.

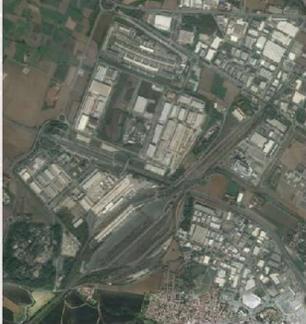
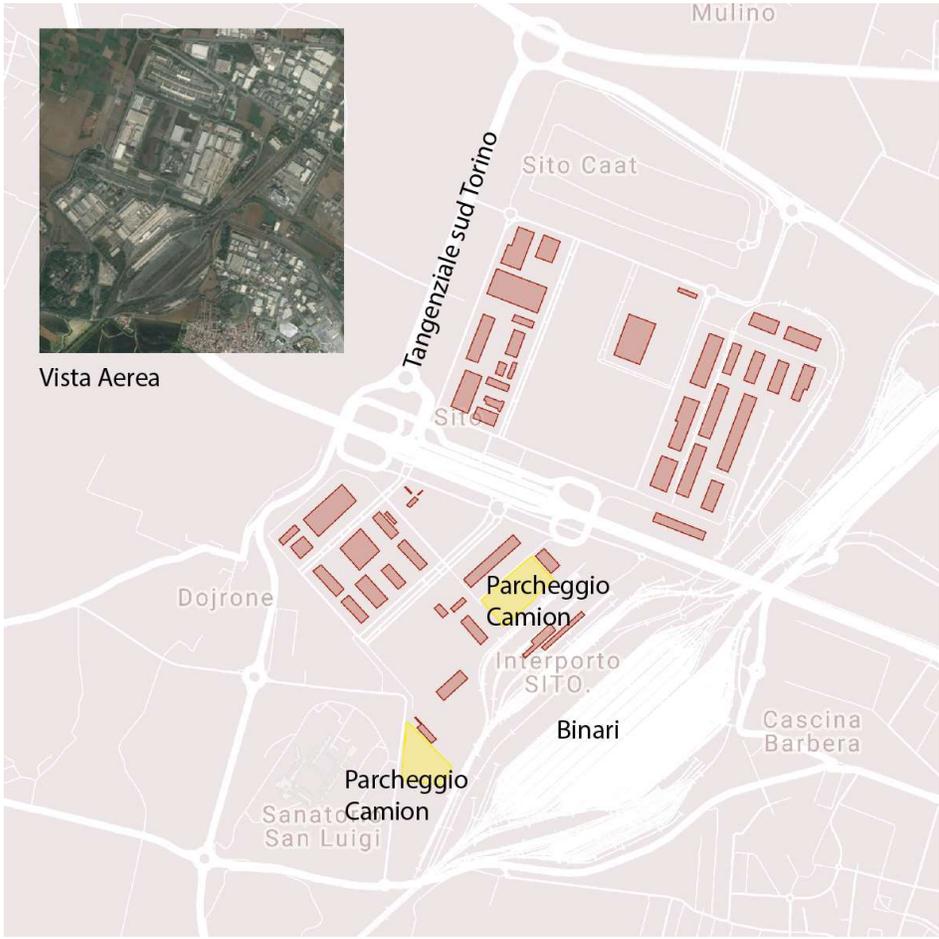
La prima fase ha previsto la predisposizione di schede dei singoli interporti aderenti a UIR e una visione sistemica della rete di interporti al fine di fornire un quadro chiaro, completo, omogeneo e aggiornato degli aspetti societari e funzionali degli interporti. L'obiettivo è stato quello di mettere in luce il ruolo degli interporti dal punto di vista economico, sociale e ambientale e di evidenziarne la funzione quali componenti chiave per la sostenibilità del settore dei trasporti e della logistica.

La seconda fase ha permesso di sviluppare un'analisi ed una valutazione delle policy a livello europeo, nazionale e regionale, oltreché l'individuazione delle linee strategiche generali per lo sviluppo. In particolare il contesto di riferimento è quello delle policy europee più recenti (a partire dal Libro Bianco "Tabelle di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti: per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile" del 2011) che si basano su tre fattori di interesse generale per UIR:

- Miglioramento dell'efficienza energetica dei veicoli in tutte le modalità (esempio LNG, mezzi di trazione più efficienti e politensione);
- Miglioramento delle prestazioni delle catene logistiche multimodali, raggiungibili con un uso più efficiente delle risorse (esempio gli investimenti nell'ambito del programma *Connecting Europe Facility* per permettere l'allungamento dei moduli, l'ampliamento delle sagome, l'aumento dei pesi trainati e dei carichi assiali, nonché l'efficientamento dei

sistemi di manovra ferroviaria di ultimo miglio);

- Una migliore gestione del traffico e dei sistemi informativi tali da garantire una maggior efficienza del trasporto e delle infrastrutture (esempio ITS per l'ottimizzazione della funzionalità dei gate, per la tracciabilità, favorire i bilanciamenti dei carichi, il *back hauling* e i coefficienti di carico attraverso lo sviluppo del sistema intermodale rispetto al tradizionale).

<b>Interporto di Torino</b>	
<b>Inquadramento</b>	 <p>Vista Aerea</p> 
<b>Soggetto di gestione</b>	S.I.TO Società Interporto di Torino S.p.A.
<b>Assetto proprietario</b>	<p>La Società ha un capitale sociale ripartito tra Finpiemonte S.p.A. (52,74%), società mista a prevalente capitale della Regione Piemonte e alla quale partecipano altri 26 soci, specialmente istituti bancari e camere di commercio, Socotras S.p.A. (43,26%), a sua volta controllata da 41 soggetti, prevalentemente di diritto privato ed espressione dei settori delle costruzioni dei trasporti e della logistica, e da Mercitalia Logistics S.p.A. società del Gruppo Ferrovie dello Stato (4%).</p> <p>Per quanto concerne le partecipazioni in altre aziende, S.I.TO è titolare del 13,8% del capitale di C.I.M. s.p.a., società di gestione dell'interporto di Novara del 26% di SITO Logistica, che eroga servizi integrati di data entry, movimentazione ferroviaria ed handling delle merci, ed altri servizi specifici (controllo, temporanea custodia, ausilio ai servizi doganali) oltre a servizi terminali di supporto, come le trazioni ferroviarie e la riparazione vagoni. Inoltre SITO Logistica fornisce servizi di parcheggio veicoli ed attività di stoccaggio e custodia di casse mobili, semirimorchi, containers e merci varie, di manutenzione e riparazione di unità di carico. Infine si rileva come S.I.TO sia titolare di una quota minoritaria di Uirnet S.p.A. (2,45%).</p>
<b>Ruolo nella rete TEN-T e nei Rail Freight Corridor</b>	L'interporto di Torino è classificato come Rail-Road Terminal inserito nella rete TEN-T Core sul Corridoio Mediterraneo. Inoltre risulta localizzato sul Rail Freight Corridor n°6 Mediterranean.
<b>Inquadramento ferroviario</b>	<p>L'interporto di Torino è localizzato all'interno del Nodo di Torino, dal quale si può accedere:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ad Ovest alla linea Modane-Bussoleno-Alpignano, direttrice fondamentale elettrificata a doppio binario, con codifica traffico combinato PC 45, modulo minimo 560 m e codifica massa assiale D4</li> <li>- a Nord Ovest alla linea Torino-Chivasso-Santhià-Vercelli-Novara, linea fondamentale elettrificata a doppio binario, con codifica PC 80, modulo minimo 575 m e codifica massa assiale D4</li> </ul>

	<p>- a Sud alla linea complementare Torino-Trofarello-Mondovì-San Giuseppe di Cairo-Savona, la cui codifica è PC 45 fino a Mondovì e PC 32 da Mondovì a Savona, modulo minimo 375 m (tra San Giuseppe di Cairo e Altare) e codifica massa assiale C3 e C3L tra San Giuseppe di Cairo e Savona. La linea è a doppio binario fino a Ceva e a binario unico da Ceva a Savona.</p> <p>- A Sud Ovest alla linea Torino-Trofarello-Asti-Alessandria, classificata come linea fondamentale, con codifica per traffico combinato PC 32, modulo minimo 625 m e codifica massa assiale D4.</p> <p>- A Sud Est di Torino alla linea complementare a binario semplice, Torino-Pinerolo, che presenta una sagoma inferiore a PC 22, un modulo 240 m e massa assiale C3L.</p> <p>Tra le principali limitazioni allo sviluppo dei traffici ferroviari di merci si segnala le problematiche legate all'ascesa massima verso Modane, superiore al 2% a partire da Bussoleno, e a Sud verso la Liguria, dove l'ascesa è superiore al 2% nella tratta Ceva-Savona. Inoltre sempre nei collegamenti verso la Liguria si segnala le limitazioni in termini di numero di binari, modulo e massa assiale tra San Giuseppe di Cairo e Savona.</p>
<b>Dimensioni dell'insediamento e numero di operatori insediati</b>	<p>L'interporto di Torino Orbassano si sviluppa su una superficie complessiva di circa 3.000.000 mq di cui 2.840.000 mq infrastrutturati. L'area destinata a magazzini coperti ha un'ampiezza di 900.000 mq di cui circa 867.900 mq destinati alla logistica del secco. Sono presenti magazzini a temperatura controllata su 32.100 mq. Si rileva inoltre la presenza di parcheggi per mezzi pesanti per circa 150.000 mq. Attualmente sono presenti circa 200 operatori, tra cui 20 spedizionieri e spedizionieri doganali, 10 corrieri, 169 operatori logistici, 1 operatore intermodale.</p> <p>E' presente un presidio della Dogana, oltre alla Caserma della Guardia di Finanza</p>
<b>Numero terminal intermodali e dimensioni</b>	<p>All'interno dell'interporto è presente un terminal intermodale gestito dalla società SITO Logistica. Il terminal si sviluppa su 100.000 mq di superficie. Tra le attrezzature a supporto delle operazioni sono presenti 5 gru gommate (reach staker) da 40 t., due dotate di piggy back.</p>
<b>Numero e lunghezza binari</b>	<p>Il terminal intermodale è direttamente collegato allo Scalo di R.F.I. ed è dotato di 4 binari "operativi" a raso, 2 di lunghezza pari a 450 m e 2 di lunghezza 600. I binari di presa e consegna su massicciata sono 3 e sono lunghi 518, 475 e 512 metri. Il terminal è dotato di un gate per il controllo degli accessi e di un impianto per la regolazione del traffico ferroviario.</p> <p>L'area servizi dispone di un compound per lo stoccaggio sicuro dei container e la pesatura VGM secondo la normativa SOLAS, oltre ad un'area per visite doganali.</p> <p>Il complesso ferroviario è composto da 6 magazzini raccordati ferroviariamente (sub-raccordi con banchina o binario passante) per un totale di circa 60.000 mq, connessi alla stazione merci di Orbassano, tramite i binari di presa e consegna. Raggio di curvatura minimo binario UNI 50 &gt; 150 m. Linea interna non elettrificata con PL e scambi manuali. Il complesso è dotato di una macchina per le manovre ai magazzini Henshel da 450 CV regolarmente librettato.</p>
<b>Numero di treni e su base annua (dato 2019)</b>	<p>378 treni annui nel 2019 (trasporto con carri convenzionali). Le direttrici principali sono Torino-Atessa-S. Nicola di Melfi, Torino-Bologna-Bari Lamasinata, Torino-Bari-Catania</p>
<b>Ruolo a supporto della logistica territoriale ed evidenze del ruolo di cluster di servizi a valore aggiunto</b>	<p>Situato in posizione strategica per i collegamenti nazionali ed internazionali l'interporto è interconnesso allo scalo ferroviario di Orbassano.</p> <p>Il sistema di raccordi che compone la dotazione complessiva della stazione, oltre al raccordo interportuale, è formato da:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 2 raccordi intermodale/convenzionale interni allo Scalo;</li> <li>- 1 raccordo a stabilimento industriale, esterno allo Scalo.</li> <li>- 1 raccordo dedicato all'Autostrada Ferroviaria Alpina – AFA, interno allo Scalo;</li> </ul> <p>Il terminale dell'AFA, Autostrada Ferroviaria Alpina, localizzato nello scalo di Orbassano, utilizza carri ferroviari con pianale ribassato con specifico target soprattutto i semirimorchi e i veicoli completi per il trasporto di merci ADR. Ha la potenzialità di 5 navette a/r con la Francia (terminal di Aiton) attraverso il tunnel ferroviario del Frejus.</p> <p>All'interno dell'interporto è presente una dogana dotata di uffici per le pratiche di import/export, magazzino e apposito recinto doganale, un comando della Guardia di Finanza, un eliporto, area ristorazione, bar, ristorante, self-service, tabacchi, minimarket, edicola, hotel e motel. È presente inoltre un'area di rifornimento carburanti, minimarket per accessori e pezzi di ricambio, una officina attrezzata per riparazioni su automezzi leggeri e pesanti, un centro certificato per il lavaggio di automezzi pesanti e la bonifica di cisterne stradali e tank container.</p>

<b>Interporto di Novara</b>	
<b>Inquadramento</b>	
<b>Soggetto di gestione</b>	CIM SpA - Centro Interportuale Merci di Novara
<b>Assetto proprietario</b>	La società è a maggioranza pubblica (63,39%), con azionista di maggioranza relativa la finanziaria detenuta dalla Regione Piemonte, Finpiemonte Spa con una quota del 30,06%. Altri azionisti sono la Società Autostrada Torino-Alessandria-Piacenza con il 24,31%, il Comune di Novara con il 16,88%, S.I.T.O Società Interporto Spa con il 13,8%, Banco BPM con il 4,41%, Hupac con il 3,64%, Banca Intesa San Paolo con il 2,55%, Mercitalia Logistics con l'1,53%, l'Associazione Industriale di Novara con lo 0,06%, PLC Srl con lo 0,11%
<b>Ruolo nella rete TEN-T e nei Rail Freight Corridor</b>	L'interporto di Novara CIM è classificato come Rail-Road Terminal inserito nella rete TEN-T Core all'incrocio tra il Corridoio Reno-Alpi e il Corridoio Mediterraneo. Nella stessa maniera è localizzato sia sul Rail Reight Corridor 1 Rhine-Alpine che sul RFC 6 Mediterranean.
<b>Inquadramento ferroviario</b>	<p>L'interporto di Novara è localizzato all'incrocio tra varie direttrici ferroviarie, da cui è possibile accedere:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-a Nord alla Oleggio-Vignale-Novara, linea complementare elettrificata a binario semplice, con codifica traffico combinato PC 50, modulo minimo 510 m e codifica massa assiale PC 50</li> <li>-sulla direttrice Est-Ovest alla linea Settimo Torinese-Vercelli-Novara-Rho, linea fondamentale a doppio binario, codifica per traffico combinato PC 80, modulo minimo 575 m e codifica massa assiale D4.</li> <li>-a Sud alla linea complementare Alessandria-Torreberetti-Mortara-Novara, interamente elettrificata a doppio binario con sagoma PC 45, modulo minimo 525 m e massa assiale D4L.</li> <li>-a Nord alla Borgomanero-Vignale-Novara, linea complementare elettrificata a binario semplice, con codifica traffico combinato PC 80, modulo minimo 575 m e codifica massa assiale D4L</li> </ul> <p>Inoltre sempre a Nord, da Novara è possibile accedere alla linea Varallo Sesia-Vignale-Novara, linea complementare non elettrificata a binario semplice, con codifica per traffico combinato inferiore a PC22, modulo minimo 230 m e codifica per massa assiale D4L.</p> <p>Le principali problematiche allo sviluppo dei traffici ferroviari di merci si ravvisano nei collegamenti verso Sud, in particolare verso la Liguria, dove sono presenti restrizioni in termini di sagoma ammessa (PC 22 verso Genova, PC 32 verso Savona), ascesa (superiore al 13% e in alcune tratte verso Genova superiore al 20%) e codifica massa assiale (C3 verso Savona).</p>

	<p>A Nord si ravvisano problemi in termini di capacità di linea, con una limitazione del numero di binari nei collegamenti che si sviluppano sulle linee originarie da Vignale.</p> <p>Inoltre, ad Est, si rilevano elevati livelli di congestionamento nel passaggio attraverso il nodo di Milano.</p>
<b>Dimensioni dell'insediamento e numero di operatori insediati</b>	<p>L'interporto di Novara CIM si sviluppa su una superficie complessiva di circa 845.000 mq di cui 785.000 infrastrutturati.</p> <p>L'area destinata a magazzini coperti ha un'ampiezza di 66.500 mq di cui 66.000 mq destinati alla logistica del secco, mentre 500 mq sono occupati da magazzini a temperatura controllata tra 0 e 4 gradi. Sono presenti 2.000 mq di uffici all'interno dei magazzini. È presente una palazzina direzionale con un'area di 1.000 mq che offre altri 2.000 mq di uffici.</p> <p>Sono inoltre presenti 11.000 mq destinati a parcheggio di mezzi pesanti.</p> <p>È disponibile un ufficio doganale all'interno dell'interporto, con 4.000 mq di magazzini doganali.</p> <p>Attualmente sono presenti 45 operatori, (tra cui 1 spedizioniere, 3 imprese di autotrasporto, 4 operatori logistici, 1 impresa ferroviaria, 8 operatori intermodali, 2 imprese produttrici o industrie ed infine 11 operatori di altro genere).</p>
<b>Numero terminal intermodali e dimensioni</b>	<p>All'interno dell'interporto di Novara sono presenti 4 terminal intermodali. Il primo terminal, denominato CIM Ovest, si sviluppa per 150.000 mq di superficie di proprietà CIM e gestito da una controllata. Il secondo, Terminal Boschetto, si sviluppa per 135.000 mq, mentre il terzo, Nuovo Terminal Boschetto, ha una superficie di 25.000. Infine il quarto, il terminal Met.Extra, ha una superficie di 6.000 mq.</p> <p>Tra le attrezzature a supporto delle operazioni sono presenti 12 gru gommate.</p>
<b>Numero e lunghezza binari</b>	<p>Il Terminal CIM Ovest comprende 7 binari da 600 m.l., il Terminal Boschetto 5 binari da 500 m.l., il Nuovo Terminal Boschetto 2 binari da 600 m.l.. Infine il Terminal Met.Extra 1 binario da 400 m.l. La lunghezza massima dei treni realizzabili è di 550 m.</p>
<b>Numero di treni su base annua (dato 2019)</b>	<p>5.381 treni annui nel 2018.</p>
<b>Ruolo a supporto della logistica territoriale ed evidenze del ruolo di cluster di servizi a valore aggiunto</b>	<p>Negli immobili operano società italiane e straniere del settore della logistica integrata e della distribuzione. La locazione prevede inoltre l'erogazione di servizi a richiesta del cliente per i quali CIM S.p.A. collabora con società controllate, collegate e terze. Queste società sono selezionate per fornire prodotti e servizi di alta qualità, quali: a) scaffalature e infrastrutture di magazzino; b) muletti, carrelli e mezzi, c) personale di cooperativa, d) ICT e tecnologia informatica e delle telecomunicazioni, e) security e antintrusione, f) trasporto. Attraverso la sua società controllata (CROSSTEC S.r.l.) CIM S.p.A. è in grado di fornire servizi ICT a tutti i suoi insediati con standard qualitativi elevati (ad esempio banche dati, sistemistica, reti e connettività, hardware e software e security). Nel complesso il Polo logistico comprende 3 immobili per 70.000 mq s.l.p., un ufficio doganale, un bar-ristorante. Sono presenti officine di riparazione carri e locomotori e un centro di prima manutenzione materiale rotabile. È disponibile un centro di riparazione UTI e pneumatici.</p> <p>Per quanto riguarda i servizi terminalistici all'interno dell'interporto sono effettuate attività di handling e lavaggio carri, sono disponibili 13 reach stackers e servizi per UTI referer. È presente un servizio di pesatura certificata e uno di fumigazione.</p> <p>Come attività di supporto in Novara CIM sono offerte la gestione di merci pericolose, per la valutazione di impatto ambientale, la riparazione carri e UTI, servizi di dogana, servizi di riparazione locomotori. Nel corso del 2016 nell'impianto è stato inaugurato un nuovo terminal ad uso privato (società Metextra) dove con cadenza bisettimanale vengono allestiti treni con carri convenzionali per Terni e Ugine (Francia). Inoltre, è presente anche un ulteriore terminal dove è attestato un traffico della DB Schenker proveniente dalla Germania. Nello stesso terminal dal 2017 sono terminalizzati i treni Cargo Beamer in precedenza attestati a Domodossola. All'interno dell'impianto sono attive le officine SIM per la riparazione carri e per collaudi e manutenzioni dei locomotori.</p>

<b>Interporto di Mortara</b>	
<b>Inquadramento</b>	 <p>Vista Aerea</p>
<b>Soggetto di gestione</b>	Polo Logistico Integrato di Mortara Spa
<b>Assetto proprietario</b>	La struttura della società proprietaria dell'Interporto di Mortara è caratterizzata dal controllo per il 99,85% da parte di Fondazione Banca del Monte di Lombardia. Il Comune di Mortara, la Camera di Commercio di Pavia e Cital (Consorzio Intercomunale Piano Sviluppo dell'Alta Lomellina) detengono ognuna lo 0,05%. Il terminal ferroviario è gestito dalla società Terminal Intermodale di Mortara srl, in forma abbreviata T.I.MO. srl.
<b>Ruolo nella rete TEN-T e nei Rail Freight Corridor</b>	L'interporto di Mortara è classificato come Rail-Road Terminal inserito nella rete TEN-T Comprehensive sul Corridoio Reno-Alpi e sul Corridoio Mediterraneo.
<b>Inquadramento ferroviario</b>	<p>L'interporto di Mortara è localizzato lungo la linea complementare Alessandria-Torreberetti-Mortara-Novara, interamente elettrificata a doppio binario con sagoma PC45, modulo massimo 525 m (in corso di estensione) e massa assiale D4L.</p> <p>Da Mortara è possibile accedere ad altre direttrici minori, in particolare ad Est alla linea Milano P.Genova-Mortara, codificata come tratta complementare, a binario semplice, con codifica traffico combinato inferiore a PC 22 e modulo massimo 525 m.</p> <p>Ad Ovest di Mortara sono presenti due linee attualmente sospese al traffico commerciale, la Vercelli-Mortara, a binario semplice e non elettrificata.</p> <p>Le principali problematiche allo sviluppo dei traffici ferroviari di merci si ravvisano nei collegamenti verso Sud, in particolare verso la Liguria, dove sono presenti restrizioni in termini di sagoma ammessa (PC22 verso Genova, PC 32 verso Savona), ascesa (superiore al 13% e in alcune tratte verso Genova superiore al 20%) e codifica massa assiale (C3 verso Savona).</p> <p>Inoltre, a Nord Est, si rilevano elevati livelli di congestionamento nel passaggio attraverso il nodo di Milano.</p>

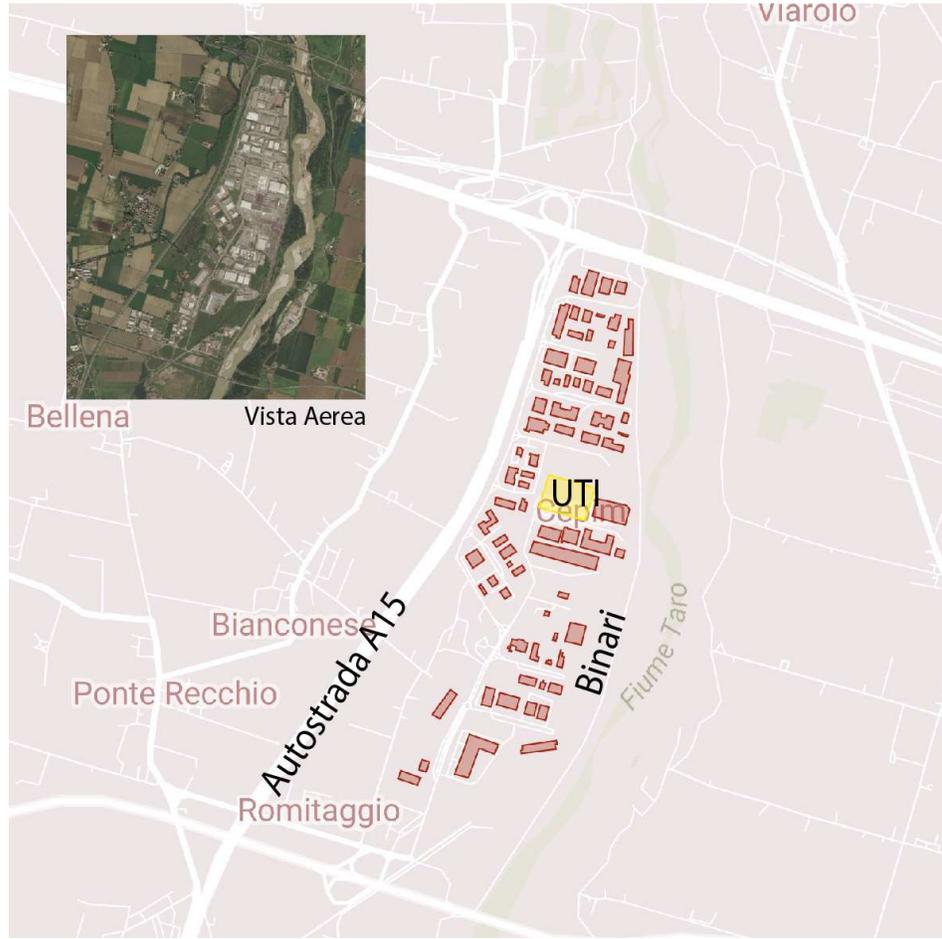
<b>Dimensioni dell'insediamento e numero di operatori insediati</b>	<p>L'interporto di Mortara si sviluppa su una superficie complessiva di circa 704.754 mq di cui 250.000 mq infrastrutturati.</p> <p>L'area destinata a magazzini coperti ha un'ampiezza di 30.000 mq tutti destinati alla logistica del secco. Non sono presenti magazzini a temperatura controllata.</p> <p>La palazzina direzionale all'interno della struttura occupa, insieme al parcheggio pertinenziale, 2.735 mq, al cui interno sono stati predisposti 1.210 mq di uffici. Sono inoltre presenti 6.000 mq destinati a parcheggio di mezzi pesanti.</p> <p>Non è presente un ufficio doganale all'interno dell'interporto.</p> <p>Attualmente sono presenti 11 operatori, tra cui, 1 operatore intermodale, 1 operatore terminalistico, 5 imprese ferroviarie, 3 operatori logistici e 1 fornitore di servizi di ristorazione. Ci sono poi altri fornitori di servizi minori a supporto delle attività del terminal e dell'interporto.</p>
<b>Numero terminal intermodali e dimensioni</b>	<p>All'interno dell'interporto è presente un terminal intermodale gestito dalla società Terminal Intermodale di Mortara srl. L'area operativa del terminal ferroviario, che comprende i binari di carico/scarico e le aree stoccaggio/handling è di circa 60.000 mq. Considerando anche i binari di presa e consegna e il sedime ferroviario di raccordo con la rete ferroviaria il terminal conta circa 110.000 mq di superficie. Tra le attrezzature a supporto delle operazioni sono presenti 4 gru gommate.</p>
<b>Numero e lunghezza binari</b>	<p>Il terminal intermodale è dotato di 3 binari di carico /scarico affiancati lunghi 650 metri. L'interporto è direttamente collegato con la stazione ferroviaria di Mortara attraverso un fascio di presa consegna costituito da 4 binari completamente elettrificati. La lunghezza dei binari del terminal è pari circa 650 m. Il modulo di linea di RFI ad oggi è pari a 525 m locomotore incluso, 500 m locomotore escluso. In deroga RFI ha comunque concesso l'arrivo di treni fino a 510 m locomotore escluso.</p>
<b>Numero di treni su base annua (dato 2019)</b>	<p>1.460 i treni annui nel 2019.</p>
<b>Ruolo a supporto della logistica territoriale ed evidenze del ruolo di cluster di servizi a valore aggiunto</b>	<p>Il Terminal Intermodale di Mortara si trova in una posizione strategica ossia nelle immediate vicinanze dell'incrocio del Corridoio n. 5 Lisbona – Kiev (Mediterraneo) con il Corridoio n. 24 Genova – Rotterdam (Reno-Alpi). Sono inoltre ben collegati con il sistema portuale ligure (Genova, Savona, La Spezia), i valichi transalpini Modane-Fréjus, Sempione Lötschberg, Luino e Gottardo, e con le autostrade A4 (Torino – Milano – Venezia), A7 (Milano – Serravalle – Genova), A26 (Torino – Piacenza – Brescia) attraverso la viabilità ordinaria.</p> <p>L'Interporto di Mortara costituisce l'unica infrastruttura in Lombardia che dispone contemporaneamente di un terminal intermodale e di un centro logistico eco-sostenibile oltre a piazzali, centro riscaldamento tank container, officina manutenzione mezzi, albergo, bar, ristorante. Tra le attività a supporto offerte dal terminal ci sono controlli di sicurezza, gestione di merci pericolose, riscaldamento dei tank container e deposito di vuoti.</p> <p>Grande attenzione è posta alla sostenibilità ambientale con presenza di pannelli fotovoltaici, recupero acque piovane. Inoltre il polo è caratterizzato da un'ampia area verde con specie autoctone del territorio della Lomellina.</p>

<b>Interporto di Rivalta Scrivia</b>	
<b>Inquadramento</b>	
<b>Soggetto di gestione</b>	Interporto di Rivalta Scrivia S.p.A.
<b>Assetto proprietario</b>	<p>La società Interporto di Rivalta Scrivia S.p.A. è espressione del Gruppo Katoen e Natie (93%) e di ASTM Spa (4%), società del Gruppo Gavio. Come attività prevalenti si occupa della gestione dei magazzini esteri e nazionali, di erogare servizi di autotrasporto merci c/terzi, servizi di autolavaggio, attività di spedizioniere.</p> <p>Tra le società controllate figura Rivalta Terminal Europa il cui capitale sociale è ripartito tra due soci maggiori, Interporto di Rivalta Scrivia S.p.A. (47,25%) e Autostrada dei Fiori (45,87%) e tra vari soci di minoranza, nel dettaglio Finpiemonte Partecipazioni S.p.A. (4,73%), Argo Finanziaria S.p.A. (1,38%), i Comuni di Tortona (0,39%), di Alessandria (0,19%), Confindustria Alessandria (0,13%) e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale (0,06%). L'attività prevalente è la gestione del terminal intermodale, la manovra ferroviaria, la realizzazione di treni shuttle verso Genova e Savona e attività di manutenzione, riparazione e pesatura containers.</p> <p>Rivalta Terminal Europa controlla al 100% Ritters srl che funge da gestore dei mezzi di sollevamento su tutto l'interporto.</p>
<b>Ruolo nella rete TEN-T e nei Rail Freight Corridor</b>	L'interporto di Rivalta è classificato come Rail-Road Terminal inserito nella rete TEN-T Comprehensive e sul Corridoio Reno-Alpi. Inoltre risulta localizzato sul Rail Freight Corridor Rhine-Alpine.
<b>Inquadramento ferroviario</b>	<p>L'interporto di Rivalta Scrivia è localizzato lungo la direttrice Milano Rogoredo-Arquata, classificata dal gestore della rete come linea fondamentale, a doppio binario, con codifica traffico combinato PC 32 tra Arquata e Tortona e PC 45 tra Tortona e Milano Rogoredo, modulo 575 m e codifica massa assiale D4L fino a Voghera e D4 tra Voghera e Milano Rogoredo.</p> <p>Sulla trasversale Est-Ovest, dall'interporto di Rivalta è possibile accedere alla direttrice Piacenza-Voghera-Tortona-Alessandria, classificata come linea fondamentale, con codifica traffico combinato PC 45, modulo minimo 525 m, codifica massa assiale D4L.</p>

	<p>Le principali problematiche per lo sviluppo dei traffici ferroviari di merci si ravvisano nei collegamenti verso Sud, in particolare verso la Liguria, dove sono presenti restrizioni in termini di sagoma ammessa (PC 22 verso Genova, PC 32 verso Savona), ascesa (superiore al 13% e in alcune tratte verso Genova superiore al 20%) e codifica massa assiale (C3 verso Savona).</p> <p>Inoltre, a Nord Est, si rilevano elevati livelli di congestionamento nel passaggio attraverso il nodo di Milano.</p>
<b>Dimensioni dell'insediamento e numero di operatori insediati</b>	<p>L'interporto di Rivalta Scrivia si sviluppa su una superficie complessiva di 1.250.000 mq di cui 550.000 mq destinati a magazzini. Sono presenti magazzini a temperatura controllata con celle polivalenti da -25° a +14° su 100.000 mq.</p> <p>Si rileva inoltre la presenza di parcheggi per mezzi pesanti per circa 200.000 mq. È presente un'area dedicata a dogana.</p> <p>Attualmente sono insediati svariati operatori tra cui spedizionieri e spedizionieri doganali, imprese di autotrasporto, operatori logistici.</p>
<b>Numero terminal intermodali e dimensioni</b>	<p>All'interno dell'interporto è presente un terminal intermodale gestito dalla società Rivalta Terminal Europa. Il terminal si sviluppa su 250.000 mq di superficie. Tra le attrezzature a supporto delle operazioni sono presenti 5 reach stackers, 3 frontali da vuoti, 1 gru a portale.</p>
<b>Numero e lunghezza binari</b>	<p>Il terminal intermodale è dotato di 5 binari dove avvengono le attività di presa e consegna, smistamento e riordino, di lunghezza pari a 450 m e 5 binari di lavorazione da 750 metri, che consentono la ricezione di treni di lunghezza massima pari a 440 metri.</p>
<b>Numero di treni su base annua (dato 2015)</b>	<p>1.440 treni annui.</p> <p>Il traffico prevalente è di tipo intermodale marittimo, con 510 coppie di treni nel 2015.</p>
<b>Ruolo a supporto della logistica territoriale ed evidenze del ruolo di cluster di servizi a valore aggiunto</b>	<p>L'Interporto Rivalta Scrivia è situato in Provincia di Alessandria, la sua posizione è molto favorevole poiché centrale rispetto alle linee di scambio commerciale tra sud e nord Europa, tra Mare Mediterraneo e fascia transalpina. Attivo da oltre quarant'anni, è un polo logistico multifunzionale, offre soluzioni integrate, sia per dimensioni e caratteristiche degli spazi, che per l'offerta di servizi doganali e terminalistici diretti al trasporto e alla distribuzione.</p> <p>La posizione del Terminal permette agli operatori di utilizzare una piattaforma ideale per lo smistamento delle merci sia import che export, a supporto dell'operatività e della crescita dei porti liguri. La struttura è in grado di offrire, una vasta gamma di servizi terminalistici agli operatori ferroviari e trasportatori via strada.</p> <p>I trasferimenti dei container in import da Genova, sono eseguiti in regime di A3 (temporanea custodia) senza emissione di alcun documento doganale. Questa modalità, frutto di un accordo speciale che Rivalta Terminal Europa ha stipulato con l'Agenzia delle Dogane, oltre a garantire un notevole risparmio di costi per le aziende, in quanto non necessita di emissione T1 o lo sdoganamento in linea per il transito delle merci all'interno del territorio nazionale, permette l'uscita dei containers allo stato estero entro le 48/72 successive allo sbarco dalla nave, riducendo i costi maturati dalle soste portuali.</p>

Interporto di Vado Ligure	
<b>Inquadramento</b>	
<b>Soggetto di gestione</b>	Interporto di Vado I.O. S.p.A.
<b>Assetto proprietario</b>	La struttura proprietaria della società è suddivisa tra l’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, che controlla il 72% del capitale e Autostrada dei Fiori, che è proprietaria del restante 28%. La società Vado I.O. S.p.A. possiede a sua volta il 40% della Fer.Net società ferroviaria che opera collegamenti dal porto di Savona ai retroporti di Rivalta Scrivia e Mortara che è partecipata anche dal Gruppo Gavio (Argo finanziaria), Rivalta Terminal Europa e Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale.
<b>Ruolo nella rete TEN-T e nei Rail Freight Corridor</b>	L’interporto di Vado Ligure è classificato come Rail Road Terminal della rete Core TEN-T ed è collocato in prossimità del Corridoio Reno-Alpi. L’interporto ha un collegamento operativo riconosciuto con il Corridoio Mediterraneo che però non è stato istituzionalizzato. Inoltre risulta localizzato in vicinanza del Rail Freight Corridor 3 Rhine-Alpine.
<b>Inquadramento ferroviario</b>	L’interporto di Vado Ligure è localizzato in prossimità della stazione di Vado Ligure Zona Industriale da cui si accede alla linea fondamentale elettrificata a doppio binario Ventimiglia/Ventimiglia P.R. – Savona – Genova Voltri, che presenta una codifica per il traffico combinato PC 32 verso Genova e PC 22 verso Ventimiglia, modulo massimo di 500 m verso Ovest e 575 m verso Est e codifica di massa assiale D4L. Entro il 2018 RFI ha in programma di aumentare la sagoma limite da PC32 a PC45 consentendo quindi il transito di contenitori HC senza l’utilizzo di carri ribassati. Dalla stazione di Savona si accede, verso Genova, alla linea di Ovada – Alessandria – Torino che presenta una codifica di traffico combinato PC45 fino ad Alessandria e poi PC32 da Alessandria a Torino con modulo massimo pari a 575 metri e peso assiale D4/D4L. Sempre dalla stazione di Savona si può

	<p>percorrere la linea Savona – S. Giuseppe di Cairo – Acqui Terme – Alessandria – Torino con codifica PC 32 (PC45 nel 2018) modulo treno 390 metri e peso assiale C3/C3L/D4/D4L a seconda della tratta di percorrenza.</p> <p>Inoltre dalla stazione di Savona si accede alla linea complementare Torino-Trofarello-Mondovì-San Giuseppe di Cairo-Savona, la cui codifica per traffico combinato è PC 32 da Mondovì a Savona e successivamente PC 45, modulo minimo 375 m (tra San Giuseppe di Cairo e Altare) e codifica massa assiale C3 e C3L tra Savona e San Giuseppe di Cairo. Questa linea è composta da due linee a binario semplice tra Savona e San Giuseppe di Cairo e da una linea a binario semplice da San Giuseppe fino a Ceva.</p> <p>Infine sempre da Savona si può accedere alla linea Savona – Alessandria – Mortara – Milano le cui caratteristiche sono PC32/PC45, modulo massimo su alcuni tratti della linea pari a 575 metri e peso assiale C3/C3L.</p>
<b>Dimensioni dell'insediamento e numero di operatori insediati</b>	<p>L'interporto di Vado si sviluppa su una superficie complessiva di circa 232.000 mq di cui circa 115.000 infrastrutturati e altrettanti non ancora destinati.</p> <p>L'area destinata a magazzini coperti ha un'ampiezza di 59.000 mq per la maggior parte destinati alla logistica del secco (41.900 mq). Sono disponibili magazzini a temperatura controllata in un range da 0° a 5°(mq 11.400) e in un range da -25 a 0° (mq 5.700).</p> <p>Inoltre è presente un'area di 4.000 mq di parcheggi per mezzi pesanti. Sono presenti edifici direzionali su 2.259 mq di uffici.</p> <p>Attualmente sono insediati 10 operatori, tra cui 1 spedizioniere e 1 spedizioniere doganale, 1 impresa di autotrasporto, 6 operatori logistici, 2 altre imprese produttrici.</p>
<b>Numero terminal intermodali e dimensioni</b>	<p>All'interno dell'interporto è presente 1 terminal intermodale gestito dalla stessa società Vado I.O. S.p.A..</p>
<b>Numero e lunghezza binari</b>	<p>Il terminal intermodale è dotato di 3 binari di lavorazione di 450 metri di lunghezza recentemente realizzati, per complessivi 2 km di lunghezza. Il terminal può ospitare fino a 6 gru gommate per la movimentazione delle UTI ed è anche provvisto di vie di corsa per l'utilizzo di gru ferrate.</p> <p>Il raccordo con la rete nazionale è garantito attraverso il fascio di binari di Savona Parco Doria, dove avviene l'attività di presa consegna smistamento e riordino.</p>
<b>Numero di treni su base annua (dato 2016)</b>	<p>Non sono disponibili informazioni sul traffico ferroviario movimentato dall'interporto.</p>
<b>Ruolo a supporto della logistica territoriale ed evidenze del ruolo di cluster di servizi a valore aggiunto</b>	<p>L'interporto di VIO offre un'ampia gamma di servizi sia a merci deperibili (congelate, surgelate, refrigerate e fresche) sia a carico secco: stoccaggio, movimentazione, sdoganamento, consulenza doganale, fiscale e sanitaria, distribuzione door-to-door, attività di picking e composizione ordini, ecc.</p> <p>L'interporto offre inoltre servizi specializzati nel campo della frutta secca, del miele e del caffè (per il quale è dotato di magazzini approvati ed autorizzati dalla London International Financial Futures and Options Exchange - LIFFE).</p> <p>All'interno del VIO si svolgono anche attività quali riempimento e svuotamento di contenitori, containerizzazioni di pezzi speciali e break bulk, attività di magazzinaggio e logistica.</p> <p>L'interporto beneficia del collegamento diretto con il porto di Vado Ligure, dove sono in corso di realizzazione progetti di riorganizzazione del sistema intermodale che includono la creazione di nuove rampe di accesso stradale al porto, la creazione di un nuovo sistema di gestione dei varchi e del traffico ferroviario nell'area di competenza; il suddetto sistema di gestione dei varchi prevede anche il riammodernamento della stazione di Vado Ligure Zona Industriale, da cui si accede alla linea gestita RFI, sia in termini di nuovo impianto di controllo e segnalamento esteso al terminal intermodale (ACC) sia in termini di nuova configurazione del piano del ferro con l'aumento della capacità di carico degli attuali binari.</p>

<b>Interporto di Parma</b>	
<b>Inquadramento</b>	
<b>Soggetto di gestione</b>	Ce.P.I.M. -Centro Padano Intercambio Merci S.p.A.
<b>Assetto proprietario</b>	La Società ha un capitale sociale ripartito tra Soci pubblici e privati. Il socio di maggioranza, con il 34,93% è Ecofuel spa, società controllata al 100% da Eni SpA, che gestisce la produzione e la commercializzazione di componenti clean per benzine (in particolare ossigenati) e di metanolo. Seguono il Comune di Parma, con il 14,09% e la Provincia di Parma (7,6%) e gli istituti bancari Banca Monte Parma spa (7,59%) e Credit Agricole Cariparma Spa (6,84%). Il restante capitale è ripartito tra altri 95 soci. Per quanto concerne le partecipazioni in altre aziende, Ce.P.I.M. possiede una quota minoritaria del capitale di Uirnet s.p.a. (3,5%), una quota di So.Ge.A.P. Aeroporto di Parma (0,01%)
<b>Ruolo nella rete TEN-T e nei Rail Freight Corridor</b>	L'interporto di Parma è classificato come Rail-Road Terminal inserito nella rete TEN-T Comprehensive.
<b>Inquadramento ferroviario</b>	<p>L'interporto di Parma è localizzato lungo la linea Milano Rogoredo-Lavinio, linea fondamentale elettrificata a doppio binario, con profilo per traffico combinato PC 45, modulo di linea 625 m e codifica massa assiale D4.</p> <p>Inoltre da Parma è possibile accedere:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-alla linea Parma- Pontremoli- S. Stefano Magra-La Spezia, linea fondamentale elettrificata in parte a binario semplice, sagoma per traffico combinato PC 22, modulo massimo 475 m e codifica massa assiale D4L.</li> <li>-alla linea Parma-Piadena-Brescia, linea complementare elettrificata a binario semplice, con codifica per traffico combinato PC 22, modulo massimo 530 m e codifica massa assiale C3L.</li> </ul> <p>Dal punto di vista delle limitazioni allo sviluppo dei traffici ferroviari delle merci si segnala le notevoli pendenze lungo la tratta di valico appenninico a con ascese superiori al 20% nei pressi di Pontremoli. Inoltre si segnala come la linea Milano-Bologna presenti livelli di congestionamento significativi e come,</p>

	<p>nonostante gli elevati livelli di utilizzo, essa sia inclusa solo parzialmente all'interno del network TEN-T comprehensive.</p> <p>Nel corso del 2018 CePIM in collaborazione con RFI, grazie a finanziamenti propri e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e di Regione Emilia Romagna, porterà a termine i lavori di elettrificazione della dorsale fi 5,3 km fra la stazione di Castelguelfo e il fascio base dell'area CEPIM, consentendo l'ingresso all'Interporto-fascio base in autoproduzione da parte delle imprese ferroviarie, aumentando la capacità del terminal e riducendo i costi di manovra.</p>
<b>Dimensioni dell'insediamento e numero di operatori insediati</b>	<p>L'interporto di Parma si sviluppa su una superficie complessiva di circa 2.521.815 mq di cui 2.040.749 mq infrastrutturati</p> <p>L'area destinata a magazzini coperti è in larga parte raccordata ed ha un'ampiezza di 574.000 mq di cui circa 530.000 mq destinati alla logistica del secco/fresco. Sono presenti magazzini a temperatura controllata su 44.000 mq.</p> <p>Si rileva inoltre la presenza di parcheggi per mezzi pesanti per circa 113.522 mq.</p> <p>E' presente "la Dogana".</p> <p>Attualmente sono presenti più di 80 operatori, tra cui 10 spedizionieri e spedizionieri doganali, 18 imprese di autotrasporto, 14 corrieri, 35 operatori logistici, 7 imprese ferroviarie (Mercitalia Rail, DB, Captrain, Serfer, CFI, Metrocargo, Rail Cargo Austria,).</p>
<b>Numero terminal intermodali e dimensioni</b>	<p>All'interno dell'interporto è presente un terminal intermodale di 66.000 mq 90.000 mq gestito dal febbraio 2017 dalla stessa Ce.P.I.M attraverso un contratto di rete con Terminali Italia (società controllata dal Gruppo RFI e gestore delle attività di handling del terminal RFI di Castelguelfo, sito all'interno dell'Interporto di Parma) e Serfer: (società controllata dal Gruppo RFI, leader nel settore delle manovre ferroviarie).</p> <p>Tra le attrezzature a supporto delle operazioni sono presenti 4 gru gommate, attrezzatura coperta per travaso materiale sfuso e area per riparazione containers. CePIM ha avviato insieme ad RFI un progetto di realizzazione di una nuova area terminal da 140.000 mq da completarsi entro il 2019.</p>
<b>Numero e lunghezza binari</b>	<p>Il terminal intermodale è dotato di 3 binari di 350 metri ciascuno.</p> <p>Sono presenti 6 binari dedicati alla presa, consegna, smistamento e riordino con lunghezza pari a 600 m.</p>
<b>Numero di treni su base annua (dato 2019)</b>	<p>2.700 treni annui nel 2019.</p>
<b>Ruolo a supporto della logistica territoriale ed evidenze del ruolo di cluster di servizi a valore aggiunto</b>	<p>L'Interporto di Parma è un complesso sistema di opere, infrastrutture stradali e ferroviarie ed impianti che consentono la ricezione, la custodia, la manipolazione e lo smistamento delle merci, in grado di fornire servizi sia alle imprese che vi operano sia alle merci che vi transitano. L'interporto di Parma è posizionato all'incrocio tra i maggiori assi stradali e ferroviari dell'Italia, in corrispondenza dell'asse Tirreno-Brennero. I principali servizi localizzati all'Interporto e destinati a operatori, visitatori e merci sono, dogana, gate controllo accessi, vigilanza, sistema di videosorveglianza, stazione di servizio ENI, aree di parcheggio "free", sportello bancario, ristorante e bar, hotel, hot spot Wi-Fi.</p> <p>Attualmente, l'Interporto di Parma è collegato con servizi intermodali da e per Bari, Brindisi, Jesi, Lecce, Marcanise, Marsiglia, e in Europa con Austria, Germania e Svezia.</p> <p>Dal gennaio 2017 Ce.P.I.M. ha attivato la procedura di Fast Corridor per il collegamento intermodale fra La Spezia e Parma e la stessa Ce.P.I.M. gestisce le attività amministrative del Fast Corridor a supporto di traffici containerizzati di materie prime provenienti dalla Russia per conto di MSC. In tutte le superfici coperte e scoperte di proprietà Ce.P.I.M. sono presenti permessi per sospensione doganale, IVA e accise</p> <p>Nel corso del 2017 Ce.P.I.M ha avviato un progetto R&amp;D logistico che riguarda l'ideazione, lo sviluppo e la costruzione di un nuovo tipo di container innovativo, adibito al trasporto intermodale di cereali sfusi con scarico bilaterale a gravità. Tale container consentirà di semplificare e ottimizzare la catena di approvvigionamento di cereali, estendere l'uso del trasporto intermodale ai punti di ricezione/carico di cereali non raccordati con la ferrovia di dimensioni medio-piccole, nonché promuovere la sostenibilità e la sicurezza del personale.</p>



	<p>Dal nodo di Bologna è inoltre possibile instradare convogli verso numerose direttrici ed in particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-a Sud la Bologna-Prato, linea fondamentale a doppio binario, con codifica per traffico combinato PC 22, modulo 600 m e codifica per massa assiale D4</li> <li>-a Sud la Bologna-Porretta Terme-Pistoia, linea di nodo fino a Porretta e successivamente linea complementare, dotata di binario semplice elettrificato, codifica per traffico combinato inferiore a PC 22 e codifica per massa assiale C3L</li> <li>-a Sud Ovest la Bologna-Faenza-Rimini, linea fondamentale a doppio binario elettrificata, con sagoma PC 80, modulo 600 m e codifica per massa assiale D4L</li> <li>-a Nord Ovest la Bologna-Verona, linea fondamentale a doppio binario elettrificata, con sagoma PC 80, modulo 600 m e codifica massa assiale D4</li> <li>-a Nord Ovest la Bologna-Modena-Parma-Fidenza-Piacenza, linea fondamentale a doppio binario, con sagoma PC 45, modulo 625 m e codifica per massa assiale D4</li> </ul> <p>Per quanto riguarda le problematiche che limitano lo sviluppo del traffico ferroviario delle merci da e per l'interporto di Bologna, si segnala in primo luogo le limitazioni sull'asse Bologna-Prato, che presenta una sagoma PC 22 e non permette il transito di semirimorchi e casse mobili. Inoltre sono significative le limitazioni in termini di ascesa sulla linea per Pistoia che è maggiore del 20%, oltre a problematiche legate alla peso assiale massimo, che limitano il carico potenziale dei treni. Infine, risulta particolarmente rilevante il grado di saturazione della capacità della linea, sia verso Faenza, sia verso Piacenza, sia verso Ferrara.</p>
<b>Dimensioni dell'insediamento e numero di operatori insediati</b>	<p>L'interporto di Bologna si sviluppa su una superficie complessiva di circa 4.194.098 mq . L'area destinata a magazzini coperti ha un'ampiezza di 736.100. Gli uffici all'interno dei magazzini sono pari a circa 67.134 mq. L'area dedicata a parcheggi per mezzi pesanti occupa 183.623 mq. Interporto di Bologna ha un'area di 9.378 mq occupati dal centro direzionale, con in aggiunta 12.705 mq occupati da servizi pertinenziali. All'interno dell'edificio sono strutturati 6.348 mq di uffici. È presente un'area dedicata a dogana, con un piazzale di 500 mq. Attualmente sono presenti circa 115 operatori, tra cui 23 spedizionieri e spedizionieri doganali, 1 agente marittimo, 15 corrieri, 12 imprese di autotrasporto, 22 operatori logistici, 6 imprese ferroviarie e 6 operatori intermodali. Non sono presenti altre imprese produttrici e industrie.</p>
<b>Numero terminal intermodali e dimensioni</b>	<p>All'interno dell'interporto sono presenti tre terminal intermodali due dei quali (Terminal A e Terminal B) di proprietà di RFI e gestiti da Terminali Italia, mentre il terzo è di proprietà di RFI, ma in diritto di superficie ad Interporto di Bologna S.p.A e gestito da Cogefrin Logistics Bulk (Terminal C). Il terminal A si sviluppa su 130.000 mq di superficie, di cui 38.000 mq di stoccaggio. Il terminal B si sviluppa su 140.000 mq di superficie, di cui 42.000 mq di stoccaggio. Il terminal C si sviluppa su 50.000 mq di superficie, di cui 10.000 mq di stoccaggio. Tra le attrezzature a supporto delle operazioni sono presenti 5 gru gommate.</p>
<b>Numero e lunghezza binari</b>	<p>Il terminal intermodale A è dotato di 5 binari di cui 1 lungo 750 m., 2 da 500 m. e 2 da 450m. Il terminal intermodale B è dotato di 10 binari di cui 2 lunghi 600 m., 2 di 530 m., 2 da 300 m. 2 da 400 m. e 2 da 250m. Il terminal intermodale C è dotato di 2 binari di cui 1 lungo 450 m. e 1 da 350m All'interno dell'interporto è presente una stazione ferroviaria dotata di 4 fasci di binari dedicati alla presa, consegna, tutti elettrificati.</p>
<b>Numero di treni su base annua (dato 2019)</b>	<p>3.105 treni annui nel 2019 di cui 775 di combinato terrestre, 1.628 di intermodale marittimo e 390 convenzionali. Il traffico prevalente è l'intermodale marittimo.</p>
<b>Ruolo a supporto della logistica territoriale ed evidenze del ruolo di cluster di servizi a valore aggiunto</b>	<p>Interporto di Bologna è localizzato all'incrocio delle principali direttrici che collegano il Nord e il Sud Italia. È collegato direttamente a Milano, Verona, Padova a Nord, La Spezia e Parma a ovest e Firenze (da cui la rete ferroviaria prosegue verso Roma e Napoli), Ancona e Bari a sud. Da Bologna si diramano le autostrade verso Milano e Roma (A1), Padova (A13) e Taranto (A14). Tra le attività a servizio nel terminal A e B oltre all'handling sono offerti il riscaldamento e raffreddamento, picking, riparazione container e casse mobili (riparazione UTI), gestione transito merci pericolose/rifiuti. Nel terminal C l'handling, svuotamento/riempimento cisterne di polipropilene, trattamento merci pericolose, pesa, riparazione carri ferroviari. L'interporto di Bologna si caratterizza per una grande attenzione alle sostenibilità ambientale, con 120.000 mq di superfici coperte da impianti fotovoltaici, tre barriere fonoassorbenti e anti-rumore, una barriera verde con 30 ettari di foresta al confine 300.000 mq di verde interno, recupero dell'acqua piovana con idrovora, illuminazione a led e 4 colonnine di ricarica per auto elettriche. L'interporto include al suo interno un team di risorse specializzate che offre consulenza avanzata: dalla city e reverse logistics fino alla pianificazione e commercializzazione di soluzioni di trasporto sostenibili. Inoltre, la vocazione all'innovazione dell'Hub ha portato alla creazione del "Consorzio IB Innovation", di cui detiene il 80%, mentre il restante 20% è detenuto in parti uguali Due Torri Spa ed Europa Servizi Terminalistici Srl. Il Consorzio è un'unità speciale coinvolta in progetti di ricerca e sviluppo nazionale e internazionale con l'obiettivo di individuare soluzioni di trasporto ad alto valore aggiunto, anche attraverso la partecipazione a progetti cofinanziati da programmi comunitari.</p>

<b>Interporto di Trento</b>	
<b>Inquadramento</b>	
<b>Soggetto di gestione</b>	Interbrennero S.p.A.
<b>Assetto proprietario</b>	<p>La Società ha un capitale sociale ripartito tra oltre 140 soci, sia pubblici che privati e con una netta maggioranza in capo a soggetti di carattere istituzionale. In particolare, i soci pubblici di maggioranza sono la Provincia Autonoma di Trento (62,92%), la Provincia Autonoma di Bolzano (10,56%), la Regione Autonoma Trentino Alto Adige (10,56%). Tra gli altri soci di rilievo si segnala Autobrennero S.p.A. (3,31%) e Istituto Atesino di Sviluppo ISA spa (2,19%).</p> <p>Interbrennero detiene numerose partecipazioni in altre società, tra cui Interporto Servizi (54,78%), impegnata nella gestione del patrimonio immobiliare dell'interporto, Terminale Ferroviario Valpolicella (5,48%), specializzato nel trasporto di marmo e granito da e per la zona industriale di S.Ambrogio e Uirnet SpA (2,01%).</p>
<b>Ruolo nella rete TEN-T e nei Rail Freight Corridor</b>	L'interporto di Trento è classificato come Rail-Road Terminal inserito nella rete TEN-T Comprehensive sul Corridoio Scandinavo-Mediterraneo. Inoltre risulta localizzato sul RFC 3 ScanMed.
<b>Inquadramento ferroviario</b>	<p>L'interporto di Trento è localizzato lungo la linea Brennero-Verona, classificata come linea fondamentale, interamente elettrificata e a doppio binario, con profilo per traffico combinato è PC80, modulo massimo 600 m e codifica masse assiali è D4.</p> <p>A Sud di Trento si sviluppa anche la linea complementare a scarso traffico Trento-Primolano-Bassano, linea a binario semplice, non elettrificata, con sagoma inferiore a PC 22, modulo 375 m e codifica massa assiale C3 fino a Primolano e C3L da Primolano a Bassano del Grappa.</p> <p>La principale limitazione allo sviluppo dei traffici ferroviari delle merci è rappresentata dall'ascesa nei pressi di Fortezza e del passo del Brennero, che supera il 20%, richiedendo l'utilizzo di più locomotori a seconda del carico trasportato.</p>

	Di difficile sviluppo è invece la direttrice verso Bassano, che presenta elevati livelli di ascesa e caratteristiche di sagoma non compatibili per uno sviluppo sostenibile dei traffici ferroviari di merci.
<b>Dimensioni dell'insediamento e numero di operatori insediati</b>	L'interporto di Trento si sviluppa su una superficie complessiva di circa 1.000.000 mq di cui 700.000 mq attualmente infrastrutturati. L'area destinata a magazzini coperti ha un'ampiezza di 246.000 mq di cui circa 215.000 mq destinati alla logistica del secco. Sono presenti magazzini a temperatura controllata su 25.000 mq. Si rileva inoltre la presenza di parcheggi per mezzi pesanti per circa 35.000 mq. È presente un'area di 12.000 mq dedicata a sezione doganale, Guardia di Finanza e piazzali Doganali. Attualmente sono insediati circa 130 operatori, tra cui 4 spedizionieri e spedizionieri doganali, 24 imprese di autotrasporto, 20 corrieri, 74 operatori logistici, 3 imprese ferroviarie, 5 operatori intermodali.
<b>Numero terminal intermodali e dimensioni</b>	All'interno dell'interporto è presente un terminal intermodale gestito dalla società Interbrennero. Il terminal si sviluppa su 150.000 mq di superficie. Tra le attrezzature a supporto delle operazioni sono presenti 3 gru gommate.
<b>Numero e lunghezza binari</b>	Il terminal intermodale è dotato 9 binari di lavorazione lunghi rispettivamente 720, 550 e 400 metri che consentono la formazione di treni lunghi 720 metri. All'interno dell'interporto sono presenti 9 binari di presa, consegna, smistamento e riordino.
<b>Numero di treni su base annua (dato 2019)</b>	1.1.1 1.270 treni annui nel 2018.
<b>Ruolo a supporto della logistica territoriale ed evidenze del ruolo di cluster di servizi a valore aggiunto</b>	L'Interporto di Trento si trova lungo l'asse del Brennero ed è specializzato nella composizione di servizi di Autostrada Viaggiante da e per l'Austria e la Germania (Wörgl e Regensburg). Sviluppa servizi di trasporto ferroviario convenzionale con collegamenti plurisettimanali con Poels (A), Villach (A) ed i porti di Livorno, Monfalcone. Interbrennero offre servizi di movimentazione e stoccaggio merci, officina manutenzione, parcheggio custodito 24 ore su 24 tramite telecamere, illuminato a giorno e dotato di barriere antintrusione infrarosso) All'interno dell'interporto sono presenti vari servizi tra cui 2 bar, 2 ristoranti, centro direzionale interporto, hotel, banca, centro congressi, sportello Punto Blu, punto di ricarica Tesla (10 colonnine).

<b>Interporto Quadrante Europa di Verona</b>	
<b>Inquadramento</b>	
<b>Soggetto di gestione</b>	Consorzio ZAI
<b>Assetto proprietario</b>	<p>La struttura proprietaria del Consorzio ZAI, istituito con decreto legislativo n°579 del 28 aprile 1948 e modificato con legge n°378 del 26 Luglio 1975, che controlla l'Interporto Quadrante Europa ha come soci di riferimento il Comune, la Provincia e la Camera di Commercio di Verona.</p> <p>Consorzio Zai ha partecipazioni in: Quadrante Servizi Srl (67,625%), CEMAT Spa (2,92%), Interporto di Rovigo Spa (7,15%), UIRNET Spa (4,04%) e Quadrante Europa Terminal Gate Spa (50%).</p>
<b>Ruolo nella rete TEN-T e nei Rail Freight Corridor</b>	L'interporto Quadrante Europa è classificato come Rail-Road Terminal inserito nella rete TEN-T Core sul Corridoio Scandinavian Mediterranean e nella rete TEN-T Core sul Corridoio Mediterranean.
<b>Inquadramento ferroviario</b>	<p>L'interporto di Verona Quadrante Europa è localizzato in prossimità del nodo di Verona da cui è possibile accedere:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-a Nord alla linea Brennero-Verona, classificata come linea fondamentale, interamente elettrificata e a doppio binario, con profilo per traffico combinato è PC 80, modulo massimo 600 m e codifica masse assiali è D4.</li> <li>-ad Ovest alla linea Verona-Brescia, classificata come linea fondamentale, interamente elettrificata e a doppio binario, con profilo per traffico combinato PC 80, modulo massimo 625 m e codifica massa assiale D4.</li> <li>-ad Ovest alla Padova-Vicenza-Verona, linea fondamentale elettrificata a doppio binario, con codifica per traffico combinato PC 80, modulo 625 m, codifica massa assiale D4.</li> <li>- a Sud alla Bologna-Verona, linea fondamentale a doppio binario elettrificata, con sagoma PC 80, modulo 600 m e codifica massa assiale D4</li> </ul> <p>Inoltre, a Sud di Verona, in prossimità del Bivio P.C. Santa Lucia, si sviluppa la linea Verona-Mantova,</p>

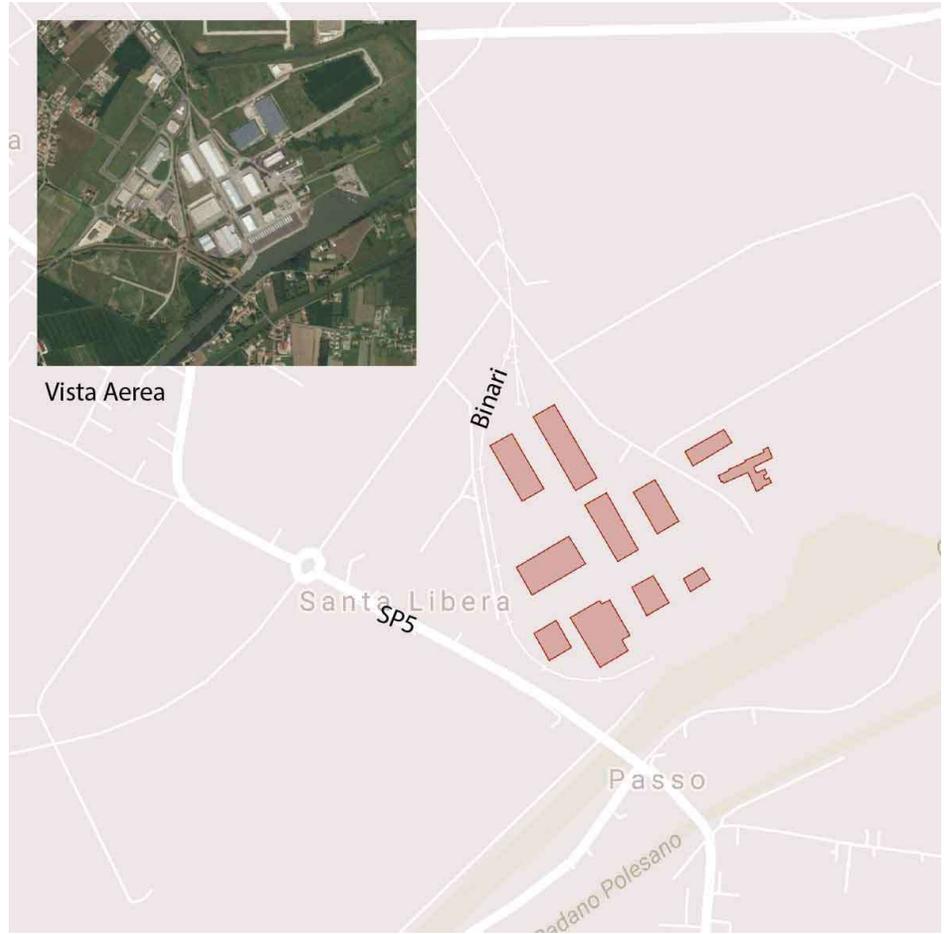
	<p>classificata come linea complementare, dotata di binario semplice e interamente elettrificata, il profilo per traffico combinato è PC 45, la codifica per massa assiale è D4L.</p> <p>La principale limitazione allo sviluppo dei traffici ferroviari delle merci da e per l'interporto di Verona è rappresentata dall'elevato livello di congestionamento del nodo e della direttrice trasversale Brescia-Verona-Vicenza-Padova-Venezia.</p> <p>Inoltre, l'ascesa nei pressi di Fortezza e del passo del Brennero supera il 20%, richiedendo l'utilizzo di più locomotori a seconda del carico trasportato.</p>
<b>Dimensioni dell'insediamento e numero di operatori insediati</b>	<p>L'interporto Quadrante Europa si sviluppa su una superficie complessiva di circa 4.200.000 mq, di cui 2.823.600 mq infrastrutturati.</p> <p>L'area destinata a magazzini coperti ha un'ampiezza di 400.000 mq di cui circa 250.000 mq destinati alla logistica del secco. Sono presenti magazzini a temperatura controllata pari a 100.000 e 50.000 mq per le merci surgelate. Gli uffici all'interno dei magazzini sono pari a circa 10.000 mq.</p> <p>L'area dedicata a parcheggi per mezzi pesanti occupa 50.000 mq.</p> <p>È presente un'area dedicata a dogana.</p> <p>Attualmente sono presenti circa 130 operatori, tra cui 40 spedizionieri e spedizionieri doganali, 10 corrieri, 28 imprese di autotrasporto, 40 operatori logistici, 5 imprese ferroviarie, 3 operatori intermodali.</p>
<b>Numero terminal intermodali e dimensioni</b>	<p>All'interno dell'Interporto sono presenti tre terminal intermodali. Il primo terminal è di proprietà di RFI e gestito dalla società Terminali Italia, e ha 10 binari di carico e scarico. Il secondo è di proprietà di Q.E. Terminal Gate e anche questo è gestito da Terminali Italia, con 5 binari. Il terzo è del Consorzio Zai e gestito da Quadrante Servizi e ha 3 binari. Il terminal si sviluppano complessivamente su 265.000 mq di superficie. Tra le attrezzature a supporto delle operazioni sono presenti 13 gru gommate, 4 gru a portale e 3 carroponte.</p>
<b>Numero e lunghezza binari</b>	<p>Il terminal intermodale è dotato di 18 binari affiancati di cui 5 lunghi 650 m, 13 lunghi 550 metri.</p> <p>All'interno dell'Interporto è presente una stazione ferroviaria dotata di 7 fasci di binari dedicati alla presa, consegna, smistamento e riordino tutti elettrificati, lunghi 600 metri.</p>
<b>Numero di treni su base annua (dato 2019)</b>	<p>15.950 treni annui, di cui 7.051 coppie di trasporto intermodale e 906 coppie di treni convenzionali e di auto nuove.</p>
<b>Ruolo a supporto della logistica territoriale ed evidenze del ruolo di cluster di servizi a valore aggiunto</b>	<p>L'interporto Quadrante Europa si localizza in una posizione privilegiata all'incrocio delle autostrade del Brennero (direttrice nord- sud) e Serenissima (direttrice ovest-est), nonché all'incrocio delle corrispondenti linee ferroviarie. L'attuale spazio operativo è previsto crescere fino a 4.200.000 mq.</p> <p>Questo sistema infrastrutturale, è collegato direttamente con l'aeroporto di Verona-Villafranca e con la linea ferroviaria del Brennero.</p> <p>Rappresenta un punto di incontro per il trasporto merci stradale, ferroviario ed aereo, nazionale ed internazionale e in maniera specifica per i traffici merci internazionali del centro-nord Europa attraverso il Brennero, i traffici da e per i Paesi dell'Est europeo.</p> <p>L'interporto ospita al proprio interno un Centro direzionale, un Centro Spedizionieri, un Centro Autotrasportatori, con area parcheggio custodita 24 ore su 24.</p> <p>Tra le varie attività all'interno dell'Interporto Quadrante Europa si svolgono servizi accessori quali handling, deposito e gestione danni UTI, terminalizzazione merci pericolose ed è presente anche un Centro Agroalimentare di rilevanza sovranazionale.</p> <p>La presenza di un servizio doganale di Circostrizione Doganale di 1° livello ha una specializzazione funzionale in import/export definitiva e temporanea, riesportazione di esemplari di fauna e flora. In Dogana è espletato anche il servizio fito-patologico.</p>

<b>Interporto di Padova</b>	
<b>Inquadramento</b>	
<b>Soggetto di gestione</b>	Interporto Padova S.p.A.
<b>Assetto proprietario</b>	<p>La struttura proprietaria della società è ripartita tra 40 soggetti pubblici e privati. La Camera di Commercio Industria Artigianato Agricoltura di Padova (28,56%), il Comune di Padova (19,49%), la Provincia di Padova (15,79%) e APS Holding S.p.A. (10,65%), società che eroga servizi di trasporto pubblico nel territorio, rappresentano i soci principali. Seguono numerosi soggetti con quote inferiori, tra cui si segnala il Consorzio Zona Industriale e Port Fluviale di Padova (7%), Dexia Crediop S.p.A. (4,49%) e A4 Holding S.p.A. (3,59%).</p> <p>Dal punto di vista delle partecipazioni esterne Interporto Padova S.p.A. è titolare di svariate quote in altre società del settore e espressione del territorio. Tra le partecipazioni più rilevanti si segnala quella in Interporto di Rovigo S.p.A. (2,75%).</p>
<b>Ruolo nella rete TEN-T e nei Rail Freight Corridor</b>	L'interporto di Padova è classificato come Core Rail-Road Terminal localizzato lungo i Corridoi TEN-T Mediterraneo e Baltico-Adriatico. Inoltre risulta localizzato in prossimità del Rail Freight Corridor 6 Mediterranean e del Rail Freight Corridor 5 Baltic-Adriatic.
<b>Inquadramento ferroviario</b>	<p>L'interporto di Padova è collegato alla rete ferroviaria da apposita deviazione sulla linea Padova-Mira M. (Venezia), linea fondamentale a doppio binario, con profilo per traffico combinato PC 80, modulo di linea 625 m e massa assiale D4.</p> <p>Dal nodo di Padova è possibile accedere:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-ad Ovest alla Padova-Vicenza-Verona, linea fondamentale elettrificata a doppio binario, con codifica per traffico combinato PC 80, modulo 625 m, codifica massa assiale D4</li> </ul>

	<p>-a Sud alla Padova-Rovigo-Ferrara-Bologna, classificata come linea fondamentale elettrificata a doppio binario, con codifica traffico combinato pari a PC 80<sup>2</sup>, modulo 625 m, codifica per massa assiale D4 tra Bologna e Rovigo e D4L fino a Padova.</p> <p>- a Nord alla linea Padova-Castelfranco V., linea complementare a doppio binario elettrificata, con sagoma PC 80, modulo di linea 575 m e codifica massa assiale D4L.</p> <p>Per quanto riguarda le limitazioni allo sviluppo di traffici ferroviari merci si segnala che la linea Padova-Venezia presenta elevati livelli di utilizzo.</p>
<b>Dimensioni dell'insediamento e numero di operatori insediati</b>	<p>L'interporto di Padova si sviluppa su una superficie complessiva di circa 2.000.000 mq totalmente infrastrutturati.</p> <p>L'area destinata a magazzini coperti ha un'ampiezza di 270.000 mq di cui 251.350 mq destinati alla logistica del secco. I magazzini a temperatura controllata da 0° a 18° occupano una superficie di 16.000 mq mentre quelli con temperatura da -18° a -23° si sviluppano su 2.650 mq.</p> <p>Inoltre è presente un'area di 42.500 mq di piazzali per mezzi pesanti.</p> <p>La struttura offre servizi doganali grazie alla presenza di un ufficio doganale, 1.000 mq di magazzini doganali.</p> <p>Attualmente sono insediati 107 operatori, tra cui 21 spedizionieri e spedizionieri doganali, 29 imprese di autotrasporto, 15 corrieri, 30 operatori logistici, 3 operatori intermodali, 9 altre imprese produttrici.</p>
<b>Numero terminal intermodali e dimensioni</b>	<p>All'interno dell'interporto sono presenti 2 terminal intermodali. Interporto Padova gestisce direttamente entrambi i terminal, il Nuovo Grande Terminal, di proprietà della società stessa, e il Terminal di FS Logistica, grazie ad un accordo di locazione siglato con il Gruppo FS Italiane. L'area complessiva occupata dal terminal intermodale è di 350.000 mq. Tra le attrezzature a supporto delle operazioni sono presenti 14 gru gommate. Nel 2017, nell'ambito di un più vasto progetto di ampliamento del Nuovo Grande Terminal con nuovo ingresso automatizzato, è in corso l'installazione di 4 RMGC che diventeranno operative presumibilmente nel febbraio 2018.</p>
<b>Numero e lunghezza binari</b>	<p>Il terminal intermodale è dotato di 7 binari di lavorazione di 440 metri di lunghezza e di 8 binari di 750 metri di lunghezza, più ulteriori 2 binari da 700 mt, che consentono la formazione di treni da 690 metri.</p> <p>Il raccordo con la rete nazionale è garantito attraverso la stazione merci di Padova Interporto, di proprietà di Rfi e che interessa un'area di circa 83.000 mq con 21 binari di presa, consegna, smistamento e riordino.</p>
<b>Numero di treni su base annua (dato 2019)</b>	<p>5.227 treni annui nel 2019. Il traffico prevalente è di tipo intermodale marittimo ed ha registrato 2.343 coppie di treni nel 2016, quello convenzionale 232.</p>
<b>Ruolo a supporto della logistica territoriale ed evidenze del ruolo di cluster di servizi a valore aggiunto</b>	<p>L'interporto di Padova è localizzato all'incrocio dei Corridoi TEN-T Baltico-Adriatico e del Mediterraneo e tra le autostrade A13 Bologna-Padova e la A4 Brescia-Verona-Padova.</p> <p>I servizi che Interporto Padova svolge e offre a tutti gli operatori sono carico, scarico e stoccaggio di unità di carico del combinato marittimo e terrestre, deposito e movimentazione container ed unità di carico intermodali, gestione terminal intermodali ferroviari collegati giornalmente con i maggiori porti italiani e stranieri, costruzione container modificati e speciali, PTI, lavaggio e gestione di container refrigerati, fumigazioni, consolidamento e deconsolidamento di container, mantenimento a temperatura di esercizio dei prodotti, servizio di pesatura certificata dei container pieni all'imbarco con moderne strutture tecnologiche e di software.</p> <p>Le destinazioni con le quali sono attive regolari relazioni ferroviarie sono Rotterdam, Genova M.ma, Genova Voltri, Livorno, La Spezia, Trieste, Melzo, Cervignano, Incoronata (FG) e Bari.</p> <p>Tra le iniziative dell'Interporto di Padova si segnala Cityporto, il servizio di distribuzione urbana delle merci ideato e gestito dalla società stessa e che mette a disposizione di tutte le imprese di trasporto mezzi a metano ed elettrici per coprire in modo efficiente "l'ultimo miglio". Nel 2015 ha superato la cifra record delle 100 mila consegne grazie anche all'avvio del servizio di consegna giornaliera di merce deperibile (ortofrutta, carne, pesce latticini e surgelati) a supermercati di prossimità nelle zone a traffico limitato del centro città.</p> <p>Nell'aprile del 2017 Interporto Padova e Liquimet società del Gruppo Gasfin hanno aperto il primo distributore italiano mono fuel pubblico di metano liquido (LNG) a servizio del traffico pesante all'interno del sito. La stazione è il primo elemento di GAINN4DEP l'iniziativa italiana per la realizzazione della rete nazionale LNG per il trasporto promossa dalla Direttiva Alternative Fuel Initiative (DAFI).</p>

<sup>2</sup> Attualmente (Ottobre 2017) la linea Bologna-Ferrara-Rovigo-Padova presenta una limitazione di sagoma a PC45 nella tratta Terme Euganee-Monselice, dove sono in corso di esecuzione i lavori di ripristino del PC 80 che si concluderanno entro dicembre 2017.



<b>Interporto di Rovigo</b>	
<b>Inquadramento</b>	 <p>Vista Aerea</p> 
<b>Soggetto di gestione</b>	Interporto di Rovigo s.p.a.
<b>Assetto proprietario</b>	La società Interporto di Rovigo s.p.a. ha come azionisti di riferimento la Regione Veneto, che attraverso Sistemi Territoriali SA controlla il 33,3% della società, mentre il 15,7% è del Comune di Rovigo, il 14,45% della Provincia di Rovigo, il 7,2% del Consorzio ZAI, il 2,8% di Interporto di Padova e le rimanenti azioni sono in mano ad una cinquantina di altri soggetti suddivisi fra banche, camere di commercio, consorzi industriali e singoli soggetti.
<b>Ruolo nella rete TEN-T e nei Rail Freight Corridor</b>	L'interporto di Rovigo è classificato come Rail-Road Terminal inserito nella rete TEN-T Comprehensive sul Corridoio Mediterraneo.
<b>Inquadramento ferroviario</b>	<p>L'interporto di Rovigo è localizzato in prossimità delle linee:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Padova-Rovigo-Ferrara-Bologna, classificata come linea fondamentale elettrificata a doppio binario, con codifica traffico combinato pari a PC 80<sup>3</sup>, modulo 625 m, codifica per massa assiale D4 tra Bologna e Rovigo e D4L fino a Padova.</li> <li>- Rovigo-Chioggia, la linea complementare a scarso traffico, dotata di binario semplice e non elettrificata, con modulo 510 m, sagoma PC80 e codifica massa assiale C3.</li> </ul> <p>Con riferimento alla linea Bologna-Padova non si rilevano particolari limitazioni alla rete ferroviaria che impediscono lo sviluppo di traffici ferroviari di merci.</p>

<sup>3</sup> Attualmente (Ottobre 2017) la linea Bologna-Ferrara-Rovigo-Padova presenta una limitazione di sagoma a PC45 nella tratta Terme Euganee-Monselice, dove sono in corso di esecuzione i lavori di ripristino del PC 80 che si concluderanno entro dicembre 2017.

<b>Dimensioni dell'insediamento e numero di operatori insediati</b>	<p>L'interporto di Rovigo si sviluppa su una superficie complessiva di circa 350.000 mq di cui 250.000 mq infrastrutturati. Sono presenti magazzini per una superficie di 41.000 mq. All'interno dei magazzini sono presenti 3.500 mq di uffici. E' presente un magazzino a temperatura controllata di 6.000 mq. L'area dedicata a parcheggi per mezzi pesanti occupa 5.000 mq. È presente un'area dedicata alla dogana.</p> <p>L'infrastruttura dispone di un centro direzionale di 1.500 mq al cui interno sono stati presenti 2.300 mq di uffici. Adiacente alla palazzina è presente un parcheggio pertinenziale che copre 2.250 mq.</p> <p>Attualmente sono insediati circa 25 operatori, tra cui 2 spedizionieri doganali, 1 agente marittimo, 4 imprese di autotrasporto, 1 corriere, 2 operatori logistici, 1 impresa ferroviaria, 2 operatori intermodali.</p>
<b>Numero terminal intermodali e dimensioni</b>	<p>Sono presenti 3 terminal intermodali, per una superficie totale di 59.000 mq, al cui interno sono localizzati 6 binari di carico scarico. Il primo di proprietà e gestione della Interporto di Rovigo spa si sviluppa su una superficie di 20.000 mq e dispone di 3 binari, ciascuno lungo 550 metri. Il secondo è dato in concessione pubblica e si sviluppa per 18.000 mq ed ha un solo binario di lunghezza pari a 300 metri. Infine, il terzo è gestito direttamente dalla Interporto di Rovigo spa, ma è di proprietà di terzi e si estende per 15.000 mq ed ha 2 binari ciascuno di 250 metri.</p> <p>In aggiunta ai terminal ferroviari è presente anche un terminal fluviale composto da 2 banchine. La prima (banchina di Interporto di Rovigo) è lunga 900 m e la seconda (banchina Conca di Canda) è lunga 300 m. È presente 1 gru gommata per le operazioni.</p>
<b>Numero e lunghezza binari</b>	<p>Sono disponibili complessivamente 6 binari fra i tre terminal di cui 3 binari di lunghezza pari a 550 m nel primo terminal, 1 binario di lunghezza 300 m nel secondo e 2 binari di lunghezza di 250 m nel terzo.</p> <p>Il terminal interno è collegato alla rete pubblica (Rovigo - Chioggia) attraverso 4 binari di presa, consegna e smistamento di lunghezza di 500 m ciascuno.</p>
<b>Numero di treni su base annua (dato 2019)</b>	<p>Nel 2019 sono stati movimentati 180 treni intermodali.</p> <p>Il traffico prevalente è di tipo convenzionale, principalmente rinfuse agroalimentari ed in maggioranza provenienti dall'Est Europa.</p>
<b>Ruolo a supporto della logistica territoriale ed evidenze del ruolo di cluster di servizi a valore aggiunto</b>	<p>L'Interporto di Rovigo è l'unico interporto italiano con un terminal fluviale e questo è uno dei suoi aspetti chiave. Infatti è direttamente collegato, grazie ai canali navigabili interni, ai porti di Chioggia e Venezia. Inoltre è localizzato sulle direttrici autostradali A13 Padova – Bologna e A31 Rovigo – Vicenza oltre che sulla SS Transpalesana, che collega la struttura a Verona.</p> <p>Dal punto di vista ferroviario si colloca lungo la linea Rovigo-Chioggia a 3,3 km dalla stazione di Rovigo a sua volta posizionata lungo la linea Padova – Bologna.</p> <p>Riguardo alle aree logistiche, la struttura contiene 41.000 mq di magazzini per secco, con un'altezza compresa tra 8 e 10 m. E' presente un magazzino a temperatura controllata di 6.000 mq. Inoltre sono presenti 81.000 m3 di silos.</p> <p>Oltre ai magazzini sono presenti anche 53.000 mq di piazzali raccordati ferroviariamente e 5.000 mq di parcheggi a pagamento per mezzi pesanti.</p> <p>La struttura offre servizi doganali, grazie alla presenza di un ufficio doganale e di 2.500 mq di piazzali doganali. Oltre ai servizi doganali l'interporto offre servizi di ristorazione e alberghieri nelle immediate vicinanze. Come servizio aggiuntivo vengono offerti la pesa pubblica e la pesa in linea del treno.</p>

<b>Interporto di Portogruaro</b>	
<b>Inquadramento</b>	 <p>Vista Aerea</p>
<b>Soggetto di gestione</b>	Portogruaro Interporto S.p.A
<b>Assetto proprietario</b>	<p>La struttura proprietaria della società è suddivisa tra 15 soggetti, tra cui figurano società di diritto privato, istituzioni del territorio e istituti bancari. In particolare il 52,8% è detenuto da Auta Marocchi S.p.A., operatore logistico che fornisce servizi di autotrasporto in Italia e tutta Europa, il 13,85% dal Comune di Portogruaro e il 7,5% dalla Provincia di Venezia. Altre quote di rilievo sono detenute da Cereal Docks S.p.A. (4,8%) e da San Marco Gas Logistica e Servizi S.r.l. (4%), entrambe società operative all'interno dell'interporto con terminal dedicati. Tra gli altri soci si segnalano Banca Intesa San Paolo S.p.A. e Crédit Agricole Friuladria.</p> <p>Dal punto di vista delle partecipazioni esterne Portogruaro Interporto S.p.A. detiene una quota minoritaria di Uirnet S.p.A. dello 0,88%.</p>
<b>Ruolo nella rete TEN-T e nei Rail Freight Corridor</b>	L'interporto di Portogruaro è localizzato lungo il Corridoio TEN-T Mediterraneo. Inoltre risulta localizzato in prossimità del Rail Freight Corridor 6 Mediterranean.
<b>Inquadramento ferroviario</b>	<p>L'interporto di Portogruaro è localizzato lungo la linea Venezia Carpenedo-Villa Opicina/Trieste, classificata come linea fondamentale elettrificata a doppio binario, con codifica per traffico combinato PC 80, modulo 575 m e codifica massa assiale D4L.</p> <p>Da Portogruaro si diramano anche:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-la linea Portogruaro-Treviso, linea complementare a binario semplice, con profilo per traffico combinato PC 80, modulo 575 m e codifica massa assiale D4L</li> <li>-la linea Portogruaro-Casarsa, linea complementare a scarso traffico, non elettrificata e a binario semplice, con profilo per traffico combinato PC 45, modulo 510 m e codifica massa assiale C3L.</li> </ul>

	Non si rilevano particolari limitazioni alla rete ferroviaria che impediscono lo sviluppo di traffici ferroviari di merci.
<b>Dimensioni dell'insediamento e numero di operatori insediati</b>	<p>L'interporto di Portogruaro si sviluppa su una superficie complessiva di circa 250.000 mq.</p> <p>L'area destinata a magazzini coperti ha un'ampiezza di 8.000 mq interamente destinati alla logistica del secco. Inoltre è presente un'area di 50.000 mq di piazzali interamente raccordati. La società Portogruaro Interporto S.p.A. ha recentemente acquistato ulteriori 100.000 mq di terreno allo scopo di adeguare la lunghezza dei propri binari ai nuovi standard europei e ricevere quindi treni con lunghezze di 750 mt.</p> <p>La struttura offre servizi doganali grazie alla presenza di un ufficio doganale, 1.000 mq di magazzini doganali e 4.000 mq di piazzali doganali. L'area offre una palazzina direzionale in cui sono stati predisposti 1.500 mq di uffici.</p> <p>L'intera area interportuale si sviluppa su un'area di 2.500.000 mq ed offre tra i vari servizi 20.000 mq di parcheggi a pagamento per mezzi pesanti.</p> <p>Attualmente sono insediati 48 operatori, tra cui 15 spedizionieri e spedizionieri doganali, 1 agente marittimo, 18 imprese di autotrasporto, 5 corrieri, 3 operatori logistici, 1 operatore intermodale, 4 altre imprese produttrici.</p>
<b>Numero terminal intermodali e dimensioni</b>	All'interno dell'interporto sono presenti 3 terminal intermodali gestiti rispettivamente da San Margo Gas (60.000 mq), Cereal Docks (60.000 mq) e da Portogruaro Interporto (60.000 mq). Tra le attrezzature a supporto delle operazioni sono presenti 2 locomotori di manovra diesel, 1 gru gommata Reach Stacker per la movimentazione di container e casse mobili e 1 gru da 35 ton per la movimentazione e scarico dai vagoni di coils.
<b>Numero e lunghezza binari</b>	<p>Il terminal intermodale è dotato di 6 binari di lavorazione di 500 metri di lunghezza e 2 di 160 metri di lunghezza che consentono la formazione di treni da 478 metri.</p> <p>Il raccordo con la rete nazionale è garantito all'interno della stazione di Portogruaro-Caorle, da 3 binari dedicati alla presa, consegna, smistamento e riordino di lunghezza 478 metri.</p> <p>Il fascio di presa e consegna ha 2 binari interamente elettrificati e il terzo binario parzialmente elettrificato. Questo dà la possibilità alle varie imprese ferroviarie che entrano nel fascio di presa e consegna di poter effettuare il giro locomotiva in completa autonomia quindi senza l'ausilio della manovra diesel.</p>
<b>Numero di treni su base annua (dato 2019)</b>	L'Interporto di Portogruaro gestisce quasi 1.150 treni anno. Circa l'85% è composto da treni tramogge destinate a traffico di cereali, il 10% da ferro cisterne per il trasporto di Gas GPL e il restante 5% di materiale pallettizzato di varie merceologie. La Portogruaro Interporto SpA, in collaborazione con uno dei suoi clienti raccordati, ha iniziato e consolidato per prima sul territorio nazionale un traffico di treni "pesanti" da 2.000 ton.
<b>Ruolo a supporto della logistica territoriale ed evidenze del ruolo di cluster di servizi a valore aggiunto</b>	<p>L'interporto di Portogruaro è attrezzato per svolgere tutti i servizi a supporto del trasporto ferroviario, stradale e combinato. L'area interportuale si sviluppa su tre terminal, uno gestito dalla Società Portogruaro Interporto e gli altri due di proprietà di società esterne, la San Marco Gas (deposito per lo stoccaggio, imbottigliamento e commercializzazione del GPL) e la Cereal Docks (lavorazione e trasformazione di prodotti cerealicoli). Uno dei terminal esterni, il terminal di San Marco Gas è predisposto per movimentare merci pericolose. La società Portogruaro Interporto S.p.A., in qualità di GCU, è l'unico operatore autorizzato ad effettuare tutte le operazioni ferroviarie nell'intera area interportuale, dal fascio di presa e consegna fino ai terminal raccordati.</p> <p>Il terminal offre servizi di handling e di deposito, manutenzione e riparazione per casse mobili e servizio di pesa ferroviaria e stradale fino a 100 ton. Tra i servizi dell'interporto si ricorda stoccaggio contenitori carichi e vuoti, servizio di terminalizzazione stradale, servizi doganali (magazzino doganale/fiscale/IVA), servizi amministrativi.</p>

<b>Interporto di Cervignano</b>	
<b>Inquadramento</b>	
<b>Soggetto di gestione</b>	Interporto Cervignano del Friuli S.p.a.
<b>Assetto proprietario</b>	La struttura proprietaria della società Interporto Cervignano del Friuli è caratterizzata dal controllo per l'81,63% da parte di Friulia s.p.a., società finanziaria della Regione Friuli Venezia Giulia e che esercita sull'interporto attività di direzione e coordinamento. La restante parte del capitale sociale è ripartito tra il Comune di Cervignano del Friuli (4,08%), Interporto di Trieste S.p.A.(2,05%), le rimanenti azioni sono state acquisite dalla stessa società Interporto (12,24%). Da segnalare che la società Interporto di Cervignano S.p.A. possiede una partecipazione nel capitale sociale di Uirnet s.p.a.
<b>Ruolo nella rete TEN-T e nei Rail Freight Corridor</b>	L'interporto di Cervignano è classificato come Rail-Road Terminal inserito nella rete TEN-T Core sul Corridoio Baltico-Adriatico e sul Mediterraneo. Inoltre risulta localizzato sul Rail Freight Corridor 5 Baltico-Adriatico.
<b>Inquadramento ferroviario</b>	<p>L'interporto di Cervignano è posto all'incrocio tra la linea Venezia Carpenedo-Villa Opicina/Trieste e la linea Cervignano-Udine-Tarvisio.</p> <p>Per quanto riguarda la direttrice Est-Ovest, Venezia-Villa Opicina, questa è classificata come linea fondamentale elettrificata a doppio binario, con codifica per traffico combinato PC 80, modulo 575 m e codifica massa assiale D4L.</p> <p>Per quanto riguarda la direttrice Nord-Sud verso il Tarvisio questa è a binario semplice tra Cervignano e Udine, ed è classificata in questa tratta come linea complementare. Da Udine al Tarvisio si tratta invece di una linea fondamentale a doppio binario elettrificata. La codifica per il traffico combinato è PC 80 fino al confine, il modulo di linea è 625 m, mentre la codifica massa assiale è D4L fino a Udine e D4 tra Udine e il Tarvisio.</p>

	Non si rilevano particolari limitazioni alla rete ferroviaria che impediscono lo sviluppo di traffici ferroviari di merci.
<b>Dimensioni dell'insediamento e numero di operatori insediati</b>	L'interporto di Cervignano si sviluppa su una superficie complessiva di circa 460.000 mq di cui 430.000 infrastrutturati. L'area destinata a magazzini coperti ha un'ampiezza di 24.000 mq di cui 23.400 mq destinati alla logistica del secco. Sono presenti magazzini a temperatura controllata su 600 mq. La palazzina direzionale all'interno della struttura occupa, insieme al parcheggio pertinenziale, 8.200 mq, al cui interno sono stati predisposti 2.500 mq di uffici. È presente un ufficio doganale all'interno dell'interporto. L'area destinata a parcheggi per mezzi pesanti occupa 50.000 mq di superficie. Attualmente sono presenti 5 operatori, tra cui 1 spedizioniere e spedizioniere doganale, 1 agente marittimo, 1 corriere, 3 imprese di autotrasporto, 1 operatore logistico.
<b>Numero terminal intermodali e dimensioni</b>	All'interno dell'interporto è presente un terminal intermodale gestito dalla società Interporto Cervignano del Friuli spa. Il terminal si sviluppa su 160.000 mq di superficie. Tra le attrezzature a supporto delle operazioni sono presenti 2 gru gommate e 2 carroponi.
<b>Numero e lunghezza binari</b>	Il terminal intermodale è dotato di 6 binari affiancati lunghi 750 metri e di 2 binari affiancati di 450 metri. L'interporto è direttamente collegato con la stazione ferroviaria di Cervignano Scalo attraverso un fascio di presa consegna costituito da un solo binario, lungo 500 m. Per questa ragione la lunghezza massima del treno ricevibile all'interno del terminal è pari a 500 m.
<b>Numero di treni su base annua (dato 2019)</b>	307 treni annui nel 2019. Il traffico prevalente è di tipo convenzionale.
<b>Ruolo a supporto della logistica territoriale ed evidenze del ruolo di cluster di servizi a valore aggiunto</b>	L'Interporto di Cervignano è localizzato all'incrocio tra la direttrice che collega l'Italia all'Austria, attraverso il Tarvisio e quella che collega l'Italia con la Slovenia, via Villa Opicina. In particolare è localizzata all'incrocio tra due direttrici ferroviarie Cervignano – Tarvisio e Venezia – Trieste e due autostrade: la A23 (Palmanova – Tarvisio) e la A4 (Venezia – Trieste). È interessante evidenziare come le attività dell'interporto sono strettamente connesse alle attività dell'intera area indicata dal Piano Insediamenti Produttivi (PIP) ed in particolare i due terminal, esterni all'area interportuale, ma interni all'area PIP, che occupano ciascuno 60.000 mq e che sono gestiti da Cereals docks e da San Marco Gas. La realizzazione dell'interporto è prevista in due fasi, la prima ad est dello scalo ferroviario, la seconda ad ovest. La seconda fase prevede la realizzazione di 50.000 mq di magazzini con i relativi piazzali di sosta ed occupa una superficie di circa 51 ettari, con la possibilità di servirla con apposito binario direttamente collegato allo scalo ferroviario. Ai normali servizi offerti vanno sommati i servizi generali a supporto dei traffici ferroviari ed intermodali: disponibilità di uffici per gli operatori, pesatura, dogana, magazzinaggio, ecc.

Interporto di Trieste	
<b>Inquadramento</b>	 <p>Vista Aerea</p> <p>Ferneti</p> <p>Binari</p> <p>Pacheggio</p> <p>Pacheggio</p> <p>Binari</p> <p>Area punto franco</p> <p>Binari</p> <p>Autostrada A4</p> <p>Map data ©2017 Google</p>
<b>Soggetto di gestione</b>	Interporto di Trieste S.p.A.
<b>Assetto proprietario</b>	<p>La struttura proprietaria della società di gestione dell'Interporto è caratterizzata da una quota di maggioranza in capo alla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia (36%), seguita dal Comune di Trieste (24%) e dalla Camera di Commercio di Trieste (17%). Altre quote minoritarie sono di proprietà del Comune di Monrupino, dell'Autorità Portuale di Trieste e di Friulia S.p.A.</p> <p>Da segnalare che la società Interporto di Trieste S.p.A. possiede una quota della società Interporto Cervignano del Friuli S.p.A.</p>
<b>Ruolo nella rete TEN-T e nei Rail Freight Corridor</b>	<p>L'interporto di Trieste è localizzato all'incrocio tra due corridoi TEN-T, il Mediterraneo e il Baltico-Adriatico. Inoltre risulta localizzato sul Rail Freight Corridor 3 Baltico-Adriatico e sul RFC 6 Mediterranean. La realizzazione del collegamento ferroviario diretto con la attigua stazione di Villa Opicina è stata completata nel corso del 2010 e successivamente hanno preso avvio i servizi ferroviari in aggiunta alla tradizionale e consolidata attività di servizi all'autotrasporto avviata dalla fine degli anni '70.</p>
<b>Inquadramento ferroviario</b>	<p>L'interporto di Trieste è localizzato lungo la direttrice Est-Ovest Venezia-Villa Opicina, classificata come linea fondamentale elettrificata a doppio binario, con codifica per traffico combinato PC 80, modulo 575 m e codifica massa assiale D4L.</p> <p>Da Villa Opicina si accede anche alla linea Villa Opicina-Trieste Campo Marzio, classificata come linea fondamentale e dotata di binario semplice, codifica per traffico combinato PC 32, modulo 600 m e codifica massa assiale C3L.</p> <p>Dal collegamento di Villa Opicina si accede al collegamento con la stazione di Sezana (Slovenia), e da qui con l'Est Europa.</p> <p>Tra le principali limitazioni allo sviluppo del traffico ferroviario delle merci da e per l'interporto di Trieste si segnalano le limitazioni di sagoma nei collegamenti con il porto di Trieste (Trieste C.M.) e le elevate</p>

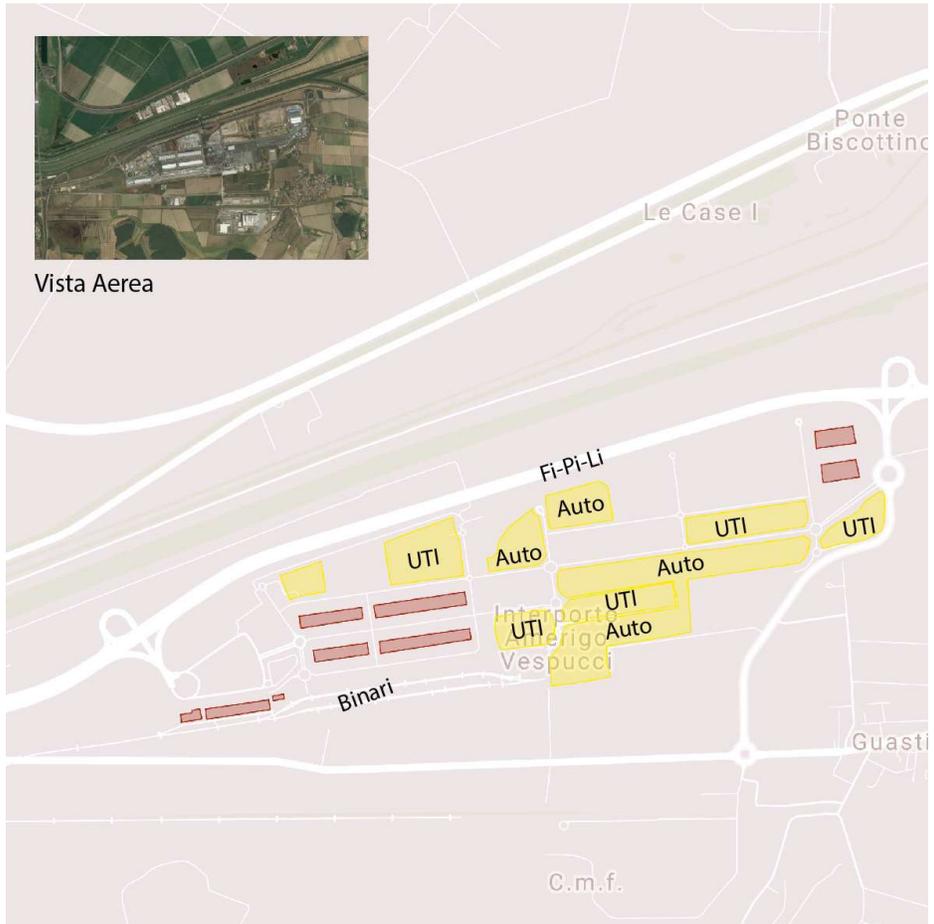
	pendenze, sia verso Nord (tra il 13% e il 20%), sia verso Sud e verso Trieste, superiori al 20%. Infine, un'altra limitazione è prodotta dalla massa assiale massima trasportabile tra Villa Opicina e Trieste.
<b>Dimensioni dell'insediamento e numero di operatori insediati</b>	L'interporto di Trieste si sviluppa su una superficie complessiva di circa 229.000 mq di cui 163.000 infrastrutturati. L'area destinata a magazzini coperti ha un'ampiezza di 33.000 mq totalmente destinati alla logistica del secco. Si rileva inoltre la presenza di 50.000 metri quadrati di piazzali e 80.000 metri quadrati di parcheggi per mezzi pesanti. La struttura offre anche 5.000 metri quadrati di aree direzionali, dove sono ospitati anche gli uffici dell'Agenzia delle Dogane e della Guardia di Finanza. Attualmente sono presenti più di 30 operatori, tra cui si segnala 12 spedizionieri e spedizionieri doganali, 1 agente marittimo, autotrasporti, 2 corrieri, 1 operatori logistici, 1 impresa ferroviaria, 5 altre imprese produttrici e industrie.
<b>Numero terminal intermodali e dimensioni</b>	All'interno dell'interporto è presente un terminal intermodale gestito dalla società Interporto di Trieste s.p.a.. Il terminal si sviluppa su 163.000 mq di superficie. Tra le attrezzature a supporto delle operazioni sono presenti 3 stacker di cui due con piggy bag.
<b>Numero e lunghezza binari</b>	Il terminal intermodale è dotato di due fasci composti da 3 binari lunghi rispettivamente 450 e 350 metri. Il raccordo dell'interporto con la rete ferroviaria avviene attraverso la stazione di Villa Opicina.
<b>Numero di treni su base annua (dato 2019)</b>	762 treni annui nel 2019. Il traffico prevalente è il combinato terrestre con 466 coppie di treni. Segue l'intermodale marittimo con 57 coppie di treni all'anno e il convenzionale con 31 coppie.
<b>Ruolo a supporto della logistica territoriale ed evidenze del ruolo di cluster di servizi a valore aggiunto</b>	<p>L'interporto di Trieste è localizzato nei pressi del confine tra Italia e Slovenia, in uno spazio adiacente all'Autostrada A4 e al confine di Stato.</p> <p>Gli Uffici delle Dogane presenti in Interporto, a partire dal 1 gennaio 2017, sono a tutti gli effetti diventati una Dogana autonoma da quella di Trieste assumendo il ruolo di Dogana di Ferneti – Retroporto del Porto di Trieste.</p> <p>Si segnala come nel gennaio del 2016 la Prefettura di Trieste abbia consentito lo spostamento di parte del Punto Franco del Porto di Trieste all'interno dell'interporto. Sono inoltre in corso gli studi di progettazione per l'elettrificazione del raccordo con Villa Opicina.</p> <p>Interporto di Trieste negli ultimi anni ha vissuto una fase di progressivo sviluppo, a seguito del quale si è manifestata l'esigenza di reperire nuovi spazi in cui espandere le proprie attività. Le aree disponibili nello stabilimento Wartsila sono state valutate, per la loro ubicazione, la loro dimensione e la disponibilità di ottimi collegamenti stradali e ferroviari, perfettamente idonea a consentire a Interporto l'attuazione di un progetto di potenziamento strutturale e di sviluppo operativo. L'area, di proprietà di Interporto, comprende due fabbricati di circa 46.000 mq e 28.000 mq, e un piazzale di circa 150.000 mq. Vista l'entità dell'operazione è stato deliberato un aumento di capitale.</p> <p>L'operazione prevede l'obiettivo di realizzare un salto dimensionale, in modo da affrontare sia la necessità di un sostanziale raddoppio della dimensione strutturale di Interporto, sia un rafforzamento dell'intero sistema logistico dell'area giuliana consolidando la vocazione di retroporto naturale del Porto di Trieste. Il nuovo terminal sarà interamente sottoposto al regime di Punto Franco sia in considerazione del nuovo scenario logistico che si prefigura per il medio e lungo periodo e sia delle nuove ipotesi di sviluppo di business di "logistica industriale", possibili proprio grazie al particolare regime. L'attività che si prevede di svolgere in questa nuova struttura, ricalca per taluni aspetti quella attualmente svolta nella sede di Ferneti, in particolare per quel che concerne l'accoglimento di mezzi gommati e container, nonché con riferimento all'intermodalità, potendo disporre anche di un raccordo ferroviario collegato con la rete.</p> <p>Dal punto di vista dell'accessibilità sono di particolare rilevanza i collegamenti shuttle diretti con il porto attraverso il c.d. "fast corridor". Sono inoltre attivi servizi di autostrada viaggiante verso l'Austria.</p> <p>Tra i servizi offerti dall'interporto si segnala: servizio fitopatologico, servizi sanitari per l'importazione, sportello bancomat, area ristorazione con bar e self service, distributore di carburante, officina specializzata per camion, gommista, lavaggio camion, servizio telefono e internet, negozio bazar.</p>

## Interporto Toscana Centrale - Prato

<b>Inquadramento</b>	 <p style="text-align: right; margin-right: 50px;">Vista Aerea</p>
<b>Soggetto di gestione</b>	Interporto della Toscana Centrale s.p.a.
<b>Assetto proprietario</b>	<p>La struttura proprietaria della società di gestione dell'Interporto è caratterizzata da una quota di maggioranza in capo al Comune di Prato (41%), seguito da Banca Popolare di Vicenza (18%) e dalla Regione Toscana (12%). Un ulteriore 23% è invece in capo, con quote uguali, rispettivamente alle Camere di Commercio di Firenze e Prato. Le restanti quote sono ripartite tra soci minori tra cui si segnala Cassa di Risparmio di Firenze (1,8%) e Confindustria Toscana Nord (2%).</p> <p>Da segnalare che la società Interporto della Toscana Centrale S.p.A. possiede il 100% della società Interporto Services Prato s.r.l., società di servizi, e una quota di Uirnet S.p.a..</p>
<b>Ruolo nella rete TEN-T e nei Rail Freight Corridor</b>	L'interporto di Prato è classificato come Rail-Road Terminal inserito nella rete TEN-T Core sul Corridoio Scandinavo Mediterraneo. Inoltre risulta localizzato sul Rail Freight Corridor 3 ScanMed.
<b>Inquadramento ferroviario</b>	<p>L'interporto di Prato è localizzato nei pressi della stazione di Prato Centrale dalla quale si accede alle linee:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Bologna S. Ruffillo-Firenze Castello, linea fondamentale elettrificata a doppio binario, con sagoma PC 22 verso Bologna e PC 80 verso Firenze, modulo 600 m, codifica massa assiale D4</li> <li>- Pisa-Lucca-Pistoia-Prato, classificata come linea complementare a binario semplice fino a Pistoia e a doppio binario tra Pistoia e Prato, è interamente elettrificata e presenta codifica per traffico combinato inferiore a PC 22, modulo 420 m e codifica massa assiale D4.</li> </ul> <p>Le principali limitazioni allo sviluppo dei traffici ferroviari di merci da e per l'interporto di Prato sono rappresentate dalle problematiche legate alla sagoma nei collegamenti verso Bologna e a Sud di Firenze e anche sulla direttrice verso Pistoia e Lucca. Inoltre si segnalano livelli elevati di congestionamento all'interno del nodo di Firenze.</p>

<b>Dimensioni dell'insediamento e numero di operatori insediati</b>	<p>L'interporto di Prato si sviluppa su una dimensione fondiaria di 712.000 mq di cui 521.000 mq attualmente infrastrutturati.</p> <p>L'area destinata a magazzini coperti ha un'ampiezza di 96.200 mq di cui circa il 96% destinati alla logistica del secco. Sono presenti magazzini a temperatura controllata °su 5.000 mq. Gli uffici all'interno dell'interporto occupano circa 23.000 mq.</p> <p>L'area dedicata a parcheggi per mezzi pesanti occupa 28.169 mq.</p> <p>È presente un'area dedicata a dogana.</p> <p>Attualmente sono presenti 64 operatori, tra cui 17 spedizionieri e spedizionieri doganali, 1 agente marittimo, 3 corrieri, 10 imprese dell'autotrasporto, 19 operatori logistici, 2 imprese ferroviarie, 2 operatori intermodali.</p>
<b>Numero terminal intermodali e dimensioni</b>	<p>All'interno dell'interporto è presente un terminal intermodale. Il terminal si sviluppa su 83.000 mq di superficie. Tra le attrezzature a supporto delle operazioni sono presenti un reach stacker e un locomotore diesel.</p> <p>Il terminal è collegato alla rete ferroviaria tramite il binario dedicato di raccordo al fascio Prato Sud. Questo fascio di presa e consegna è composto da 8 binari, ciascuno lungo 600 m.</p>
<b>Numero e lunghezza binari</b>	<p>Il terminal intermodale è dotato di 8 binari per la lavorazione così suddivisi: 2 binari operativi di lunghezza 700m, 2 binari operativi di lunghezza 600m, 2 binari di sosta e manovra per la movimentazione a carro di lunghezza ridotta a 300m e 260m, 2 binari di rifornimento dei magazzini di lunghezza ridotta a 130m e 200m.</p> <p>All'interno dell'interporto sono altresì presenti 3 binari di appoggio esterni al terminal per lo smistamento e riordino, di lunghezza pari a 300 m ciascuno.</p>
<b>Numero di treni su base annua (dato 2019)</b>	<p>1.1.1.1      3.571 treni annui nel 2019.</p> <p>Il traffico è di tipo combinato terrestre.</p>
<b>Ruolo a supporto della logistica territoriale ed evidenze del ruolo di cluster di servizi a valore aggiunto</b>	<p>L'area interportuale è situata in località «Gonfienti», in prossimità dell'uscita Prato Est dell'Autostrada Firenze-Mare (A11), di quella di Calenzano dell'Autostrada del Sole (A1) e della SGC Firenze-Pisa-Livorno mentre l'aeroporto "A.Vespucci" di Firenze si trova a soli 3 km. Inoltre, l'infrastruttura dista 80 km dal porto di Livorno e 120 km da quello di La Spezia. La movimentazione dei treni sul terminal è affidata all'azienda Trasporto Ferroviario Toscano Spa (TFT).</p> <p>Come servizi a valore aggiunto all'interno dell'interporto sono presenti aree di parcheggio incustodite, custodite con servizi igienici e attrezzate per la catena del freddo oltre ad autofficina, servizi di bar e ristorazione. E' inoltre presente un sistema di video sorveglianza e controllo accessi.</p> <p>Dal punto di vista ambientale, la struttura è dotata di impianti fotovoltaici con una potenza complessiva pari a 1,1 MWp e dispone di un sistema di illuminazione pubblica a risparmio energetico.</p>

## Interporto Toscano Amerigo Vespucci - Livorno

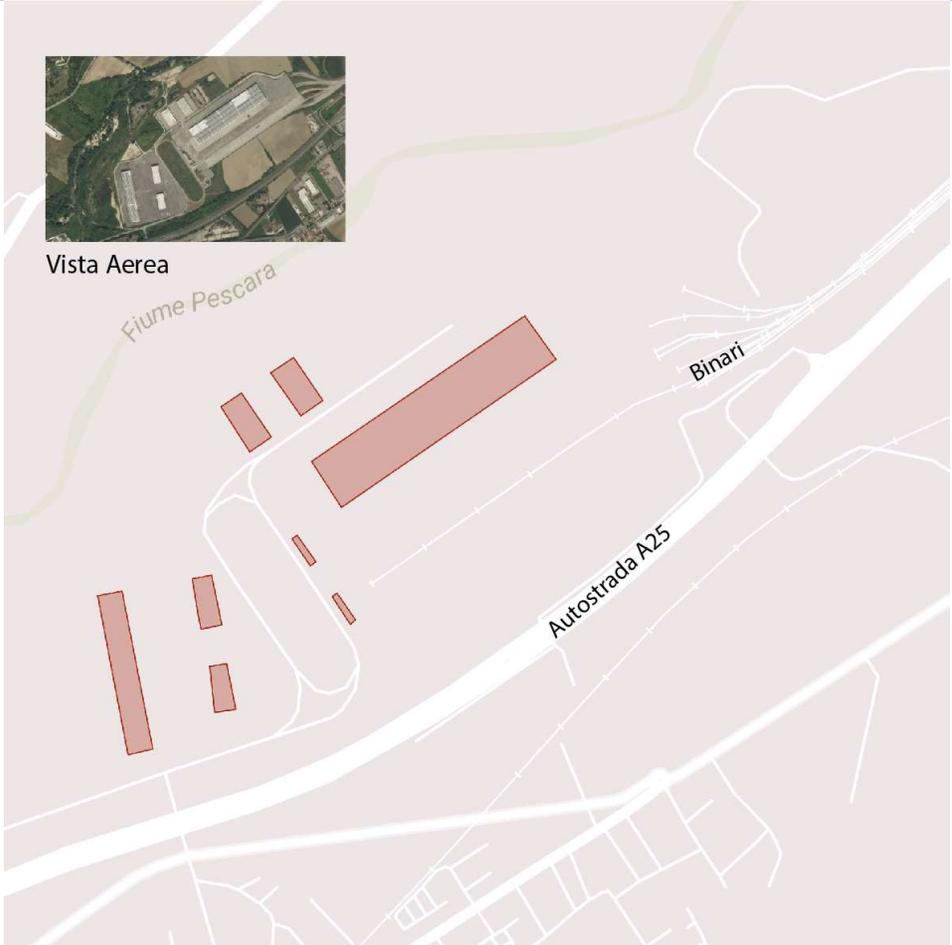
<p><b>Inquadramento</b></p>	 <p>Vista Aerea</p>
<p><b>Soggetto di gestione</b></p>	<p>Interporto Toscano A. Vespucci s.p.a. Livorno-Guasticce</p>
<p><b>Assetto proprietario</b></p>	<p>La struttura proprietaria dell'Interporto di Livorno prevede una maggioranza pubblica (55%) ed è suddivisa tra tre soci principali, che insieme rappresentano più del 60% del capitale. Questi sono la Regione Toscana (23,56%), Monte dei Paschi di Siena s.p.a. (21,82%) e M.P.S. Capital Services Banca per le Imprese (19%). Le restanti quote sono suddivise tra numerosi soggetti con quote minori, tra cui si segnala l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale (9,56%), la Camera di Commercio di Livorno (5,83%) e il Comune di Livorno (5,13%).</p>
<p><b>Ruolo nella rete TEN-T e nei Rail Freight Corridor</b></p>	<p>L'interporto di Livorno è classificato come Rail-Road Terminal inserito nella rete TEN-T Core sul Corridoio Scandinavo-Mediterraneo. Inoltre risulta localizzato sul RFC 3 ScanMed Corridor.</p>
<p><b>Inquadramento ferroviario</b></p>	<p>L'interporto di Livorno è localizzato lungo la linea Pisa-Macchese, classificata come linea fondamentale elettrificata a doppio binario, il cui profilo per traffico combinato è PC 22 a Sud fino a Vada e successivamente PC 32 fino a Macchese mentre a Nord è PC 80 fino a Pisa, il modulo è interamente a 600 m e la codifica massa assiale è D4.</p> <p>Dal nodo di Pisa si diramano:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-la linea Pisa-Empoli-Firenze Cascine, classificata come linea fondamentale, dotata di doppio binario e interamente elettrificata, modulo 600 m, codifica traffico combinato PC 80 e codifica massa assiale D4L</li> <li>-la linea Pisa-Lucca-Pistoia-Prato, classificata come linea complementare a binario semplice fino a Pistoia e a doppio binario tra Pistoia e Prato, è interamente elettrificata e presenta codifica per traffico combinato inferiore a PC 22, modulo 420 m e codifica massa assiale D4</li> <li>-la linea Pisa-Viareggio-La Spezia, classificata come linea fondamentale, dotata di doppio binario, codifica</li> </ul>

	<p>per traffico combinato PC 32, modulo 540 m e codifica per massa assiale D4.</p> <p>Le principali limitazioni allo sviluppo dei traffici ferroviari di merci da e per l'interporto di Livorno sono rappresentate dalle problematiche di sagoma, significative su tutte le direttrici.</p>
<b>Dimensioni dell'insediamento e numero di operatori insediati</b>	<p>L'interporto di Livorno si sviluppa su una superficie complessiva di 2.755.723 mq. Ad oggi sono disponibili 1.442.989 mq, di cui 809.000 mq di proprietà diretta, 360.000 mq di proprietà di terzi e la rimanente parte destinata ad aree verdi.</p> <p>L'area destinata a magazzini coperti ha un'ampiezza di 106.800 mq di cui circa 96.000 mq destinati alla logistica del secco. Sono presenti magazzini a temperatura controllata su 10.800 mq.</p> <p>Inoltre l'interporto dispone di una palazzina destinata ad uffici e attività di carattere gestionale per una superficie coperta di 1.719 mq.</p> <p>L'infrastruttura dispone di 69.400 mq adibiti alla sosta dei semirimorchi ed autoarticolati, dove sono disponibili servizi per gli autisti, quali, area snack/relax, servizio docce, Wi-Fi gratuito e servizio uffici/foresteria.</p> <p>È presente un'area dedicata a servizi doganali.</p> <p>Attualmente sono insediati 37 operatori, tra cui 1 spedizioniere doganale, 4 imprese dell'autotrasporto, 1 corriere, 5 operatori logistici, 1 impresa ferroviaria, 13 operatori intermodali, 9 altre imprese produttrici e industrie e fornitori di servizi.</p>
<b>Numero terminal intermodali e dimensioni</b>	<p>All'interno dell'interporto è presente un terminal intermodale gestito dalla società Terminali Italia. Il terminal si sviluppa su 148.500 mq di superficie. Tra le attrezzature a supporto delle operazioni sono presenti 3 gru gommate e 1 gru a portale.</p>
<b>Numero e lunghezza binari</b>	<p>Il terminal intermodale è dotato di un fascio composto da 4 binari affiancati lunghi 600 metri e che consentono la formazione di treni di 600 m di lunghezza.</p> <p>All'interno dell'interporto è disponibile un fascio con 2 binari dedicati alla presa, consegna, smistamento e riordino. Dall'interporto si accede alla stazione di Livorno Calambrone attraverso un binario di raccordo non elettrificato.</p>
<b>Numero di treni su base annua (dato 2019)</b>	<p>164 treni annui nel 2018. Il traffico è prevalentemente di tipo convenzionale e dedicato ai traffici di, auto nuove e combinato terrestre.</p>
<b>Ruolo a supporto della logistica territoriale ed evidenze del ruolo di cluster di servizi a valore aggiunto</b>	<p>L'interporto Toscano Amerigo Vespucci è collocato sulla linea ferroviaria tirrenica e può beneficiare della presenza dell'autostrada A12 e della strada di grande comunicazione Firenze-Pisa-Livorno, che consentono di raggiungere rapidamente il Nord e il Centro Italia. Inoltre è posizionato a soli 5 km dal porto di Livorno e dunque ha la possibilità di svolgere la funzione di retroporto.</p> <p>L'area servizi dell'interporto, facilmente accessibile dallo svincolo Ovest della SGC Firenze-Pisa-Livorno collocata in un'area allestita con spazi verdi, mette a disposizione delle aziende e delle singole persone le seguenti attività: albergo, autogrill, magazzini generali, officina riparazioni, parcheggi videosorvegliati, sportello bancomat, stazione carburanti, uffici, ufficio doganale.</p> <p>L'interporto è localizzato in prossimità dell'autoparco "il Faldo", che si sviluppa su una superficie di 640.000 mq completamente asfaltati. Tale struttura rappresenta uno dei principali centri logistici dedicati alle auto nuove e gestisce non solo i flussi di vetture in arrivo al Porto di Livorno via nave, ma anche bisarce stradali e treni bisarca provenienti dalle fabbriche Italiane/Europee. L'autoparco è raccordato con la linea Collesalveti-Vada e risulta distante circa 5 km dall'interporto.</p> <p>2 Fast Corridor collegano Interporto con i principali terminal del porto di Livorno, inseriti nella Piattaforma Logistica Nazionale - UIRNet.</p> <p>È presente un'area di 6.500 mq di temporanea custodia e un'area di circa 600.000 mq destinata, grazie all'ultima variante del P.P. a logistica e industria.</p> <p>La Società Interporto partecipa a due società che lavorano una a servizio degli operatori del settore agroalimentare con celle frigorifere anche in area doganale e l'altra a servizio degli operatori delle Autostrade del Mare</p>

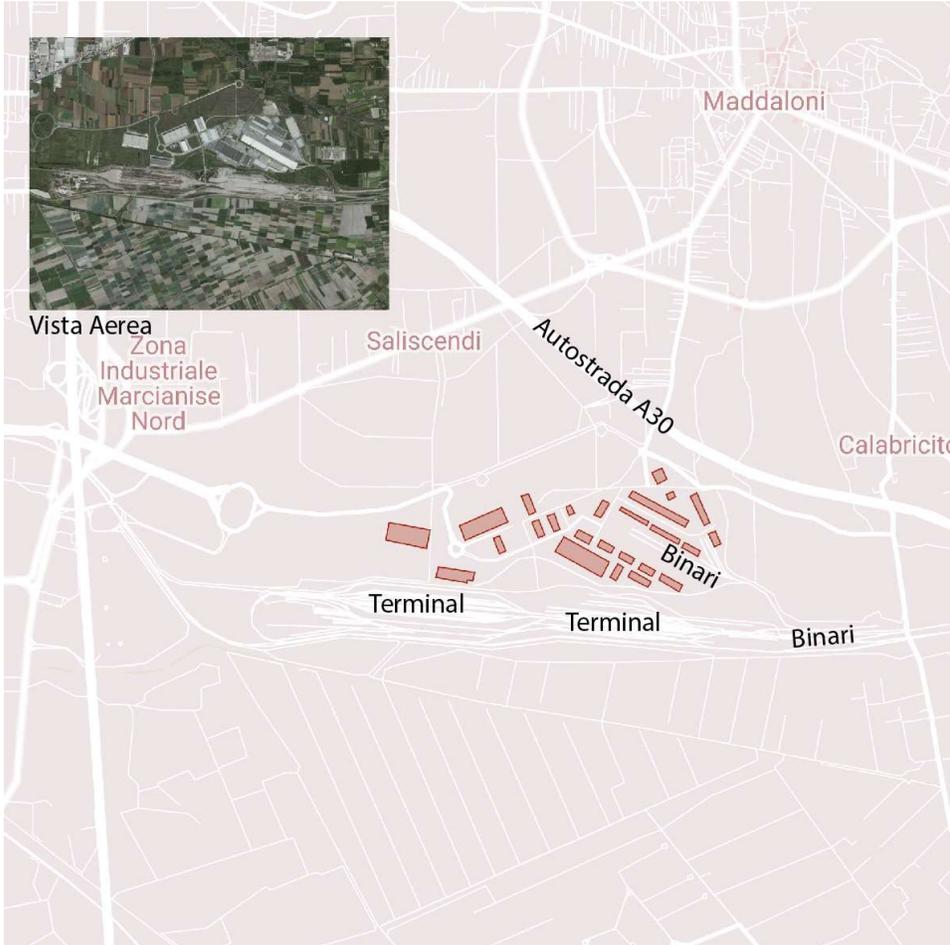
<b>Interporto di Orte</b>	
<b>Inquadramento</b>	
<b>Soggetto di gestione</b>	Interporto Centro Italia Orte S.p.A.
<b>Assetto proprietario</b>	<p>La struttura proprietaria della società Interporto Centro Italia S.p.A. è suddivisa tra 14 soci, tra cui la Società Imprenditori Ortani s.r.l. con il 48,33%, la finanziaria Finapi S.r.l. con il 24,39%, il Comune di Orte con il 7,05% e svariati soci minori. Tra questi vi sono soci istituzionali, quali il Comune di Viterbo, la Provincia di Viterbo e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Setentrionale e soci privati, come Intesa San Paolo SpA, Mercitalia Logistics S.p.A. (Gruppo Ferrovie dello Stato SpA) e soc. ENGIE Servizi SpA.</p> <p>La società è soggetta all'attività di coordinamento, direzione e controllo della Società Imprenditori Ortani s.r.l. – SIO S.r.l..</p> <p>La società Interporto Centro Italia S.p.A. controlla al 100% la affiliata Interporto di Orte S.r.l. a socio unico, il cui oggetto sociale è la gestione diretta e indiretta dell'infrastruttura.</p> <p>La società Interporto Centro Italia S.p.A. detiene il 7% del capitale sociale della soc. UIRnet SpA</p>
<b>Ruolo nella rete TEN-T e nei Rail Freight Corridor</b>	<p>L'interporto di Orte è classificato come Rail-Road Terminal inserito nella rete TEN-T Comprehensive. Inoltre risulta localizzato sul Rail Freight Corridor 5 ScanMed.</p>
<b>Inquadramento ferroviario</b>	<p>L'interporto di Orte non è attualmente collegato alla rete ferroviaria. Sono in corso di realizzazione i lavori di allacciamento alla linea Ancona-Orte, che è una linea fondamentale elettrificata a doppio binario, con sagoma per il trasporto combinato PC 45, modulo 475 m e codifica massa assiale D4L.</p> <p>Inoltre, dall'interporto di Orte sarà possibile accedere alla linea fondamentale a doppio binario Firenze Rovezzano-Fara Sabina (linea lenta), che presenta una codifica per il trasporto combinato PC 45 verso</p>

	<p>Sud e PC 22 verso Nord, modulo 550 m e codifica massa assiale D4L. Inoltre dal bivio Orte Nord e dal Bivio Orte Sud sarà possibile instradare convogli sulla linea Firenze Rovezzano-Settebagni (Linea direttissima).</p> <p>Le principali limitazioni allo sviluppo dei traffici ferroviari delle merci da e per l'interporto di Orte sono rappresentate dalle restrizioni in termini di sagoma, soprattutto nei collegamenti verso Nord, caratterizzati da PC 22 fino a Bologna. Inoltre risultano presenti limiti di capacità saturata nei traffici attraverso il nodo di Roma.</p>
<p><b>Dimensioni dell'insediamento e numero di operatori insediati</b></p>	<p>L'interporto di Orte si sviluppa su una superficie complessiva di circa 320.00 mq di cui, ad oggi, 180.000 mq infrastrutturati.</p> <p>L'area attualmente destinata a magazzini coperti ha un'ampiezza di 12.500 mq di cui circa la metà destinati alla logistica del secco.</p> <p>Sono presenti magazzini a temperatura controllata con celle polivalenti da 2° a 4° su 5.500 mq e da 14° a 16° su 500 mq.</p> <p>All'interno della struttura è presente una palazzina direzionale, che copre, includendo anche il parcheggio pertinenziale, 6.500 mq ed al cui interno sono presenti 2.500 mq di uffici.</p> <p>È presente un'area dedicata a dogana.</p> <p>Attualmente sono presenti 4 operatori, tra cui 1 spedizioniere e spedizioniere doganale, 1 agente marittimo, 1 operatore logistico, 1 operatore intermodale.</p> <p>L'interporto effettua direttamente servizi di logistica integrata con magazzini a temperatura e umidità controllata e tradizionali, vantando nel proprio portafoglio clienti, alcune delle principali imprese italiane.</p> <p>L'interporto di Orte offre il servizio di gestione in outsourcing dei magazzini aziendali, garantendo al cliente la necessaria rapidità ed efficienza del servizio, legandone i relativi costi all'effettivo utilizzo.</p> <p>Si offrono i seguenti servizi di distribuzione:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gestione del magazzino;</li> <li>- Gestione degli ordinativi e predisposizione dei giri di consegna;</li> <li>- Preparazione ed evasione degli ordini;</li> <li>- Gestione della chiusura delle consegne effettuate e, se presenti, dei contrassegni incassati;</li> <li>- Gestione amministrativa (emissione fatture, DDT, etc).</li> </ul> <p>Si effettuano, inoltre, servizi di Groupage per consentire anche a clienti di piccole dimensioni, che effettuano esportazioni di modesta entità, di effettuare consegne all'estero in tempi brevi.</p> <p>L'interporto di Orte utilizza la procedura semplificata di domiciliazione per i seguenti regimi doganali:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Immissione in libera pratica;</li> <li>- Deposito doganale;</li> <li>- Perfezionamento attivo;</li> <li>- Libera pratica per destinazioni particolari;</li> <li>- Esportazione;</li> <li>- Riesportazione;</li> <li>- Esportazione per perfezionamento passivo.</li> </ul> <p>L'interporto di Orte utilizza la Procedura Semplificata di speditore autorizzato e di destinatario autorizzato del transito comunitario/comune.</p> <p>Possibilità di espletare a banchina a ribalta le operazioni di visita doganale con qualsiasi condizione atmosferica.</p> <p>L'interporto di Orte, nell'ambito di tali servizi, offre una qualificata consulenza gratuita alle imprese del territorio atta a valutare la corretta applicazione degli strumenti doganali esistenti, identificando quelli maggiormente idonei alle specifiche esigenze aziendali, ottimizzandone i benefici.</p> <p>L'interporto di Orte gestisce direttamente magazzini di tipo "C", sia refrigerati che tradizionali, e piazzali per l'introduzione di merce:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- allo stato estero;</li> <li>- in deposito IVA;</li> <li>- per la trasformazione usuale in regime doganale di merce allo stato estero.</li> </ul> <p>L'interporto di Orte offre, inoltre, il servizio di stoccaggio della merce doganale sequestrata, liberando immediatamente i containers.</p> <p>L'interporto di Orte funge, tra gli altri, da area retroportuale interna del porto di Civitavecchia con possibilità di effettuare tutte le procedure doganali al proprio interno, senza necessità di espletare alcun tipo di controllo in banchina (banchina lunga/lunghissima).</p> <p>L'interporto di Orte attua, in collaborazione con agenti marittimo, il servizio di espletamento delle dichiarazioni doganali in regime di pre-clearing per tutte le tipologie di merce; la merce, al momento dell'attracco, ha già effettuato, attraverso la presentazione anticipata della dichiarazione doganale, lo sdoganamento in mare.</p>
<p><b>Numero terminal intermodali e dimensioni</b></p>	<p>All'interno dell'interporto non è ancora attivo il terminal intermodale. Sono in fase di esecuzione i lavori di allacciamento alla rete ferroviaria Ancona-Orte.</p> <p>Il contratto di raccordo e di gestione è stato sottoscritto con la soc. RFI SpA a socio unico, in data 9/01/2014.</p> <p>Una volta completate le opere il terminal intermodale disporrà di una superficie di 82.000 mq.</p>
<p><b>Numero e lunghezza</b></p>	<p>Il terminal intermodale sarà dotato di 2 binari di lavorazione e 1 binario di presa consegna smistamento e</p>

<b>binari</b>	riordino, che consentiranno la formazione di treni di lunghezza fino a 1.200 m.
<b>Numero di treni su base annua (dato 2016)</b>	Nel 2016 non è stato registrato traffico ferroviario nel terminal non essendo disponibile il raccordo ferroviario.
<b>Ruolo a supporto della logistica territoriale ed evidenze del ruolo di cluster di servizi a valore aggiunto</b>	<p>L'Interporto Centro Italia di Orte, localizzato in prossimità dell'autostrada A1 e della E45 (che collega Civitavecchia con Orte ed Ancona) è posizionato all'incrocio tra i maggiori assi stradali e ferroviari dell'Italia, l'asse Nord-Sud e quello trasversale Est-Ovest, che proprio in Orte hanno intersezione ferroviaria ed autostradale. Ne consegue che l'Interporto Centro Italia è a servizio di una vasta area macroregionale che vede coinvolte la conca industriale di Terni ed il suo polo siderurgico, l'area metropolitana di Roma ed il Porto di Civitavecchia.</p> <p>L'Interporto Centro Italia Orte si caratterizza per la sua vicinanza all'area metropolitana di Roma, ne costituisce quindi un punto di snodo per tutti i servizi e le operazioni di city logistic ad essa connessa.</p> <p>L'interporto è direttamente raccordato alla rete ferroviaria, la linea Firenze-Roma e la linea Ancona-Orte, tramite un proprio Terminal ferroviario la cui attivazione è prevista ad inizio 2018.</p> <p>All'interno del terminal intermodale l'Interporto Centro Italia Orte offre anche un deposito doganale di tipo C e di un'area di temporanea custodia A3, con uffici e servizi doganali aperti agli operatori di tutto il territorio.</p>

<b>Interporto d'Abruzzo - Pescara</b>	
<b>Inquadramento</b>	 <p>Vista Aerea</p>
<b>Soggetto di gestione</b>	Interporto Val Pescara S.p.A.
<b>Assetto proprietario</b>	<p>La struttura proprietaria della società Interporto Val Pescara vede come socio di maggioranza con il 63% del capitale il gruppo Igefi srl, specializzato in vari settori (costruzioni, telecomunicazioni, real estate, impiantistica nel settore petrolifero), seguito da Toto Holding al 17% (costruzioni, concessioni, energie rinnovabili, ingegneria) e da investitori istituzionali e bancari, tra cui la Nuova Cassa di Risparmio di Chieti s.p.a. (6%), l'Associazione Industriale delle Province di Chieti e Pescara (2,8%), la Banca Popolare di Bari (2,78%).</p> <p>Si segnala che la società Interporto Val Pescara possiede una quota minorita del capitale sociale di Uirnet s.p.a. e che la società territoriale UIRNet centro srl, controllata dalla holding, ha una sede operativa negli uffici di quest'ultima.</p> <p>Il soggetto predisposto alla gestione del patrimonio immobiliare dell'interporto è la società Intermodale s.r.l.. La struttura della società di Intermodale srl vede la Di Vincenzo Costruzioni SpA come socio di maggioranza con il 50,1% e la TOTO Holding al 49,9%.</p>
<b>Ruolo nella rete TEN-T e nei Rail Freight Corridor</b>	L'interporto d'Abruzzo è classificato come Rail-Road Terminal inserito nella rete TEN-T Comprehensive.
<b>Inquadramento ferroviario</b>	<p>L'interporto d'Abruzzo è localizzato lungo la linea Pescara-Sulmona dalla quale si accede, tramite il nodo di Pescara, alla linea Adriatica, Ancona-Foggia. Per quanto riguarda le caratteristiche delle linee:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-la Pescara-Sulmona è classificata come rete complementare a binario semplice, con codifica traffico combinato PC 45 fino a Torre dei Passeri e PC 22 da Torre dei Passeri a Sulmona, modulo 250 m, codifica massa assiale C3L</li> <li>-la linea Ancona-Foggia è classificata come rete fondamentale, interamente a doppio binario, con codifica per traffico combinato PC 80 tra Bologna, Ancona e Bari, modulo 540 m, codifica massa assiale D4 tra</li> </ul>

	<p>Ancona e Bari.</p> <p>Si segnala come sul PIR (Piano Infrastrutturale di rete) venga pubblicizzato un livello di accessibilità molto basso che però risulta condizionato da bottleneck che insistono nella sezione Pescara-Sulmona, ma che sono a monte dell'allaccio dell'infrastruttura di raccordo.</p> <p>Nella realtà operativa l'interporto di Abruzzo, attraverso un TES (Trasporto eccezionale di sagoma) l'interporto opera con profilo per semitrailer gruabili P386 e swap-body PC65 da 1300 ton a 1600.</p>
<b>Dimensioni dell'insediamento e numero di operatori insediati</b>	<p>L'interporto d'Abruzzo si sviluppa su una superficie complessiva di circa 960.000 mq totalmente infrastrutturati.</p> <p>L'area destinata a magazzini coperti ha un'ampiezza di 270.000 mq.</p> <p>L'offerta immobiliare 'general purpose' comprende un parco logistico di 78.000 mq coperti. I magazzini a temperatura controllata occupano 2.500 mq. Sono presenti due palazzine destinate ad uffici e ad attività direzionali ed amministrative.</p> <p>Si rileva inoltre la presenza di parcheggi per mezzi pesanti per circa 42.500 mq in aree prospicienti i capannoni più un'area di sosta temporanea dei mezzi pesanti, per 31.500 mq, funzionalizzata per il terminal.</p> <p>Attualmente sono presenti più di 15 operatori. Oltre agli enduser che abitualmente sono insediati presso un'infrastruttura interportuale, come gli spedizionieri, gli operatori del trasporto, gli operatori logistici 3PL e 4PL e quelli che svolgono attività nell'ambito della filiera intermodale, c'è un operatore che offre servizi di dematerializzazione dei documenti cartacei, un polo di innovazione del comparto Trasporto (mobilità della persona e delle merci) e Logistica, un operatore dei sistemi antincendio, uno di primo soccorso ed uno specializzato nella logistica sanitaria.</p>
<b>Numero terminal intermodali e dimensioni</b>	<p>All'interno dell'interporto è presente un terminal intermodale gestito dalla società Interporto Val Pescara SpA. Il terminal si sviluppa su 76.000 mq di superficie. Tra le attrezzature a supporto delle operazioni per rendere interoperabili le diverse modalità di trasporto sono presenti 2 gru gommate con allestimenti polivalenti (piggy back e spreader).</p>
<b>Numero e lunghezza binari</b>	<p>Il terminal intermodale è dotato di un fascio composto da 5 binari e lunghi 680 metri. Il terminal è collegato con la rete ferroviaria nazionale sulla linea Adriatica attraverso la stazione di testa insistente nel raccordo stesso e un fascio di 2 binari di presa consegna, ciascuno lungo 710 m.</p>
<b>Numero di treni su base annua (dato 2019)</b>	<p>1.1.2 352 treni movimentati nel 2019.</p> <p>È il primo collegamento nazionale di traffico combinato che con TES è stato ammesso al trasporto di semitrailer gruabili P386 e swap-body PC 65.</p>
<b>Ruolo a supporto della logistica territoriale ed evidenze del ruolo di cluster di servizi a valore aggiunto</b>	<p>L'Interporto d'Abruzzo con una superficie complessiva di 960.000 mq, trova insediamento nell'area del sistema urbano Chieti-Pescara. Nel bacino di utenza ricadono i porti di Ortona, regional port, e Vasto.</p> <p>Oltre alla società IVP all'interno dell'infrastruttura opera la società Intermodale srl, concessionaria dell'Ente Regione Abruzzo, che con progetto di finanza ha realizzato le opere di ampliamento e completamento del sistema interportuale divenendo gestore, ai fini della messa a reddito, dell'intero asset immobiliare.</p> <p>L'infrastruttura è un tipico esempio di struttura a supporto delle attività tecnico-organizzative degli operatori del trasporto e della logistica. Oltre alla locazione di magazzini, uffici ed aree di parcheggio ed i servizi rivolti alle persone, il Terminal Operator eroga la seguente offerta: trasbordo di merci unitizzate o alla rinfusa/servizi di trasporto stradale dell'ultimo miglio con trattori, porta-casse e allestimenti speciali per il solid bulk o liquid bulk/Pesate con procedura SOLAS/Storage UTI con gestione safety stock (sistema FIFO), gestione merci in regime ADR/RID.</p>

Interporto di Marcianise	
<b>Inquadramento</b>	
<b>Soggetto di gestione</b>	Interporto Sud Europa S.p.A.
<b>Assetto proprietario</b>	<p>La struttura proprietaria della società è suddivisa tra 19 soci, che includono soggetti privati e organi istituzionali, in particolare il Comune di Maddaloni e quello di Marcianise, che insieme detengono una quota minoritaria del capitale (0,14%). La proprietà dell'azienda è in capo per l'81% a Tonard Investments B.V., società finanziaria di diritto olandese, e per il 12% a Centro Sud S.r.l., azienda attiva nel settore delle costruzioni attualmente in liquidazione (Agosto 2017).</p> <p>La Interporto Sud Europa possiede al 100% la società Servizi ISE s.r.l., che gestisce le manovre ferroviarie all'interno dell'interporto e l'Istituto di Vigilanza Privata Interporto Sud Europa s.r.l. che opera all'interno dell'area interportuale garantendo servizi di custodia e vigilanza H24.</p>
<b>Ruolo nella rete TEN-T e nei Rail Freight Corridor</b>	L'interporto di Marcianise è classificato come core Rail-Road Terminal inserito nella rete TEN-T sul Corridoio Scandinavo-Mediterraneo. Inoltre risulta localizzato sul RFC 3.
<b>Inquadramento ferroviario</b>	<p>L'interporto di Marcianise è localizzato in prossimità di varie linee che collegano l'infrastruttura a Nord con Roma, via Cassino o via Formia, a Sud con il nodo di Napoli e con Salerno. Nel dettaglio l'interporto è collegato alle seguenti linee:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Roma Ciampino-Acerra (via Cassino), linea fondamentale elettrificata a doppio binario, con profilo per traffico combinato PC 45 fino a Cassino e successivamente PC 32 fino a Roma, modulo 600 m, codifica massa assiale C3 fino a Cassino e D4 da Cassino a Roma</li> <li>-Frattamaggiore-Villa Literno-Torricola, linea fondamentale elettrificata a doppio binario, con sagoma compresa tra PC 32 e PC 45, modulo 575 m, codifica massa assiale C3</li> </ul>

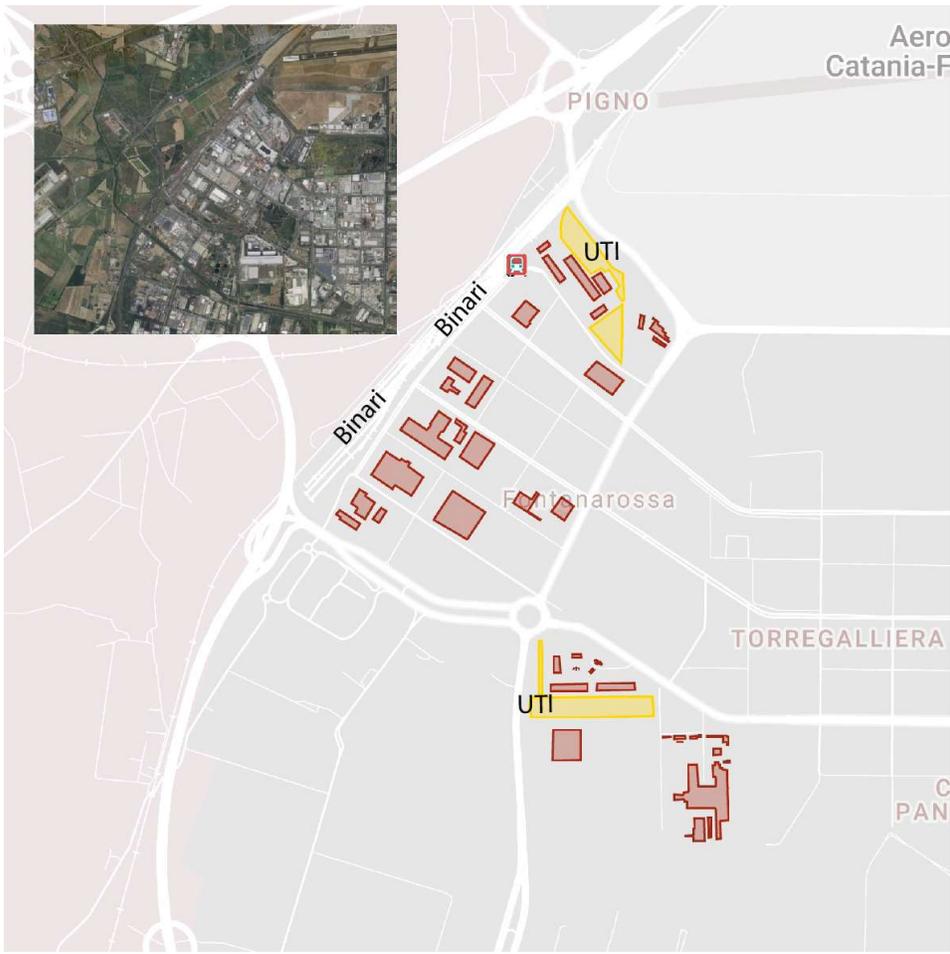
	<p>-Cancello-Sarno-Salerno, linea complementare fino a Sarno e fondamentale tra Sarno e Salerno, interamente a doppio binario ed elettrificata, con codifica PC 32, modulo 575 m, codifica massa assiale D4L e D4.</p> <p>Per quanto riguarda le limitazioni ferroviarie che impediscono lo sviluppo del traffico ferroviario delle merci da e per l'interporto di Marcianise si rileva che, oltre alle restrizioni in termini di sagoma, insistono vincoli in termini di massa assiale che causano restrizioni nel carico trasportabile. Inoltre il passaggio dal nodo di Napoli risente di elevati livelli di congestione.</p>
<b>Dimensioni dell'insediamento e numero di operatori insediati</b>	<p>L'interporto di Marcianise si sviluppa su una superficie complessiva di circa 4.100.000 mq di cui 1.300.000 mq infrastrutturati.</p> <p>L'area destinata a magazzini coperti ha un'ampiezza di 350.000 mq di cui circa il 90% destinati alla logistica del secco. Sono presenti magazzini a temperatura controllata su 25.000 mq. All'interno dei magazzini vi sono 10.000 mq di uffici e all'interno dell'area logistica sono stati installati 3 impianti fotovoltaici, per una potenza totale di 36 kWp.</p> <p>Si rileva inoltre la presenza di parcheggi per mezzi pesanti per circa 10.000 mq.</p> <p>L'Interporto è inoltre fornito di un servizio dogana interno ed è sede di un distaccamento della compagnia della Guardia di Finanza di Caserta.</p> <p>Attualmente sono insediati nell'interporto 10 spedizionieri e spedizionieri doganali, 2 agenti marittimi, 2 corrieri, 15 operatori logistici, 4 imprese ferroviarie e 12 operatori intermodali.</p>
<b>Numero terminal intermodali e dimensioni</b>	<p>L'area interportuale comprende due terminal, uno gestito dalla società Servizi ISE s.r.l. e uno gestito da Mercitalia Rail S.r.l. e localizzato nelle aree prospicienti allo scalo merci. Il terminal gestito da Servizi ISE si sviluppa su 420.000 mq di superficie. Tra le attrezzature a supporto delle operazioni sono presenti 3 gru gommate. Il terminal gestito da Mercitalia Rail S.r.l. copre una superficie di 30.000 mq.</p>
<b>Numero e lunghezza binari</b>	<p>Il terminal intermodale è dotato di 11 coppie binari di lavorazione, 2 lunghi 250 metri e 9 lunghi 600 metri. L'interporto è direttamente collegato allo scalo ferroviario merci Marcianise/Maddaloni gestito da RFI attraverso 3 binari di presa, consegna, smistamento e riordino di lunghezza oggi pari a 520 metri ma oggetto di lavori in corso per il raddoppio degli stessi, da 3 a 6, con una singolare prossima lunghezza di 750 metri. Lo scalo merci di smistamento è dotato di oltre 30 binari per la manovra, la composizione e scomposizione dei convogli.</p>
<b>Numero di treni su base annua (dato 2019)</b>	<p>1.662 treni annui nel 2019.</p> <p>Il traffico prevalente è il convenzionale, con 1.155 coppie di treni nel 2016, seguito dal combinato terrestre, con 264 coppie di treni.</p>
<b>Ruolo a supporto della logistica territoriale ed evidenze del ruolo di cluster di servizi a valore aggiunto</b>	<p>L'Interporto Sud Europa è localizzato a circa 28 km di distanza dal porto di Napoli e nelle vicinanze della Zona Industriale di Marcianise, svolgendo non solo una funzione al servizio del territorio in cui è inserito ma anche una funzione di retroporto rispetto allo scalo napoletano. La struttura interportuale offre servizi bancari, assicurativi, postali, servizi di bar H24, ristorazione, rivendita speciale di tabacchi e valori bollati, servizi ICT oltre a servizi di manutenzione e riparazione merci e mezzi.</p> <p>La gestione del terminal intermodale è affidata direttamente alla società Servizi I.S.E., che con personale mezzi propri offre agli utenti dell'Interporto Sud Europa e a clienti esterni servizi di manovra ferroviaria IN/OUT e distribuzione carri ferroviari nei vari magazzini raccordati dell'Interporto, carico / scarico di carri ferroviari, movimentazione UTI, stuffing / unstuffing UTI, riparazione UTI. All'interno del terminal intermodale ISE può offrire anche un deposito doganale di tipo C e di un'area di temporanea custodia A3 oltre agli uffici di diretta competenza del comando compagnia della Guardia di Finanza.</p>

<b>Interporto di Nola</b>	
<b>Inquadramento</b>	
<b>Soggetto di gestione</b>	Interporto Campano spa
<b>Assetto proprietario</b>	<p>La struttura organizzativa legata all'interporto di Nola si articola in una società principale, Interporto Campano spa, devota alla gestione del terminal e che è controllata per il 54,12% da Cisfi spa, società a maggioranza privata per azioni che controlla anche le società Vulcano spa e Cis Shopping srl, entrambe ricomprese nel distretto della logistica di Nola, e per la restante quota da società del settore delle costruzioni.</p> <p>A sua volta Interporto Campano spa controlla numerose società, tra cui:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Terminal Intermodale di Nola T.I.N. S.p.A., che gestisce il terminal ferroviario interno all'Interporto, controllata al 100%;</li> <li>• Interporto Servizi Cargo I.S.C. s.r.l., impresa ferroviaria che effettua servizi di trazione sulla rete ferroviaria italiana, controllata al 100%;</li> <li>• Nuovo Operatore Intermodale N.O.I. s.r.l., operatore intermodale che commercializza e vende a livello nazionale e internazionale gli spazi sui treni operati da I.S.C., controllata al 100%;</li> <li>• Nola Refeer Terminal s.r.l., che gestisce un magazzino del fresco all'interno del terminal di Nola, controllata al 100%.</li> </ul>
<b>Ruolo nella rete TEN-T e nei Rail Freight Corridor</b>	L'interporto di Nola è classificato come Rail-Road Terminal inserito nella rete TEN-T Comprehensive. Inoltre risulta localizzato sul RFC 3 Scan Med Corridor.
<b>Inquadramento ferroviario</b>	<p>L'interporto di Nola risulta collegato direttamente alla linea Canello-Sarno-Salerno, linea complementare fino a Sarno e fondamentale tra Sarno e Salerno, interamente a doppio binario ed elettrificata, con codifica PC 32, modulo 575 m, codifica massa assiale D4L tra Canello e bivio S. Lucia e D4 tra bivio S. Lucia e Salerno.</p> <p>Dalla stazione di Canello, si può procedere a Nord sulla Roma Ciampino-Acerra (via Cassino), linea fondamentale elettrificata a doppio binario, con profilo per traffico combinato PC 45 fino a Cassino e</p>

	<p>successivamente PC 32 fino a Roma, modulo 600 m, codifica massa assiale C3 fino a Cassino e D4 da Cassino a Roma.</p> <p>Le principali limitazioni ferroviarie che impediscono lo sviluppo del traffico ferroviario delle merci da e per l'interporto di Nola sono rappresentate dalle restrizioni in termini di sagoma, oltre ai vincoli in termini di massa assiale che causano restrizioni nel carico trasportabile. Inoltre i collegamenti con il nodo di Napoli risente di elevati livelli di congestione.</p>
<b>Dimensioni dell'insediamento e numero di operatori insediati</b>	<p>L'interporto di Nola si sviluppa su una superficie complessiva di circa 2,9 milioni di mq di cui 2 milioni infrastrutturali. L'area destinata a magazzini coperti ha un'ampiezza di 416.000 mq di cui 389.575 mq destinati alla logistica del secco. Sono presenti magazzini a temperatura controllata con celle polivalenti da +4° a -30° su 26.000 mq. Gli uffici all'interno dei magazzini sono pari a circa 80.000 mq.</p> <p>L'area dedicata a parcheggi per mezzi pesanti occupa 300.000 mq. È presente un'area dedicata a dogana. Tra gli operatori insediati si ritrovano 6 spedizionieri e spedizionieri doganali, 5 imprese di autotrasporto, 2 corrieri, 5 operatori logistici, 5 imprese ferroviarie, 1 operatore intermodale e altre imprese produttrici e industrie.</p>
<b>Numero terminal intermodali e dimensioni</b>	<p>All'interno dell'interporto è presente un terminal intermodale, gestito dalla società T.I.N. spa. Il terminal si sviluppa su 225.000 mq di superficie. Tra le attrezzature a supporto delle operazioni sono presenti 4 gru gommate.</p> <p>Il terminal è collegato alla rete esterna grazie alla stazione ferroviaria interna "Nola Interporto", gestita da RFI, distante 450 m dal terminal, e attraverso un fascio di 13 binari di presa consegna, ciascuno lungo 750 m. di cui 7 elettrificati. Grazie a queste strutture l'interporto è in grado di ricevere treni lunghi fino a 750 m.</p>
<b>Numero e lunghezza binari</b>	<p>Il terminal intermodale è dotato di due fasci composti da 3 binari affiancati lunghi 750 metri e che consentono la formazione dei treni blocco.</p>
<b>Numero di treni su base annua (dato 2019)</b>	<p>2.032 treni annui nel 2019.</p>
<b>Ruolo a supporto della logistica territoriale ed evidenze del ruolo di cluster di servizi a valore aggiunto</b>	<p>L'interporto di Nola costituisce, insieme a CIS e al Centro Servizi Vulcano Buono, una componente del Nola Business District, un modello di filiera integrato, all'interno del quale l'interporto rappresenta la componente industriale e logistica, il CIS quella dedicata alla distribuzione B2B e il Vulcano Buono, quella relativa al retail e servizi al consumatore finale.</p> <p>L'interporto si sviluppa grazie a 24 km di strade dedicate alla viabilità interna. All'interno del terminal intermodale è localizzata un'area di temporanea custodia di circa 40.000 mq e un deposito IVA con superficie di 3.000 mq.</p> <p>La società TIN, controllata dell'Interporto della Campania, svolge per clienti esterni operazioni di movimentazione, stoccaggio, svuotamento e riempimento containers nonché manutenzione e riparazione delle unità di carico. Invece, per quanto riguarda la società di trazione del Gruppo, ISC, questa garantisce collegamenti con Milano Segrate, Pomezia, Verona, Busto Arsizio e Bologna.</p> <p>A servizio degli utenti è presente anche un'officina per la riparazione e manutenzione ordinaria e straordinaria di veicoli industriali e commerciali, stazioni di servizio e servizio di sicurezza 24 ore su 24.</p>

<b>Interporto Regionale della Puglia - Bari</b>	
<b>Inquadramento</b>	 <p>Vista Aerea</p>
<b>Soggetto di gestione</b>	Interporto Regionale della Puglia s.p.a.
<b>Assetto proprietario</b>	La società Interporto Regionale della Puglia è una s.p.a. controllata al 99% da un socio principale, la finanziaria Italfinance S.p.a., e per le restanti quote da altri soggetti, tra cui l'Autorità Portuale di Bari e la Camera di Commercio di Bari.
<b>Ruolo nella rete TEN-T e nei Rail Freight Corridor</b>	L'interporto di Bari è classificato come Rail-Road Terminal inserito nella rete TEN-T Core sul Corridoio Scandinavo-Mediterraneo. Inoltre risulta localizzato sul RFC 3 ScanMed Corridor.
<b>Inquadramento ferroviario</b>	<p>Dall'interporto di Bari è possibile accedere alla linea Ancona-Bari-Foggia, classificata come rete fondamentale tra Ancona e Bari e come linea complementare tra Bari e Foggia, interamente a doppio binario, con codifica per traffico combinato PC 80 tra Ancona e Cabina Lamasinata (Bari) e PC 45 tra Cabina Lamasinata e Foggia, modulo 540 m con estensione a 750 metri entro il 2018, codifica massa assiale D4 tra Ancona e Bari.</p> <p>A Sud di Bari è possibile accedere alla linea Bari-Gioia del Colle-Taranto, classificata come linea complementare, interamente a doppio binario esclusa la tratta tra Bitetto e Bari S. Andrea che presenta binario semplice, la codifica traffico combinato è PC 45, il modulo 420 m e la codifica massa assiale D4L.</p> <p>Le principali limitazioni allo sviluppo dei traffici ferroviari da e per l'interporto di Bari sono determinate a Sud, dai collegamenti verso Taranto, che presentano restrizioni in termini di capacità e di sagoma. Sono inoltre rappresentati livelli di congestione significativi tra Cabina Lamasinata e Bari S. Spirito.</p>
<b>Dimensioni dell'insediamento e numero di operatori</b>	L'interporto Regionale della Puglia si sviluppa su una superficie complessiva di circa 450.000 mq di cui 90.000 mq di magazzini infrastrutturali. Sono presenti magazzini a temperatura controllata su 20.000 mq nel range da 0° a 5° (mq) e 11.000 nel range da -25° a 0° (mq). L'area dedicata a parcheggi per mezzi

<b>insediati</b>	pesanti occupa 95.000 mq. È presente un'area dedicata a dogana. Attualmente sono presenti circa 50 operatori, tra cui spedizionieri e spedizionieri doganali, agenti marittimi, corrieri, operatori logistici, imprese ferroviarie.
<b>Numero terminal intermodali e dimensioni</b>	L'area dell'interporto destinata al terminal intermodale si sviluppa su una superficie di 130.000 mq ed è gestita per l'attività di movimentazione contenitori unitariamente al terminal adiacente di Bari Ferruccio, dalla società BARIHUB RAIL del gruppo Interporto Regionale della Puglia attraverso un contratto di rete sottoscritto con la società Terminali Italia del gruppo FS, gestore del servizio di manovra ferroviaria. Tra le attrezzature a supporto delle operazioni di movimentazione svolte da BARIHUB RAIL sono presenti 4 gru gommate (reachstackers).
<b>Numero e lunghezza binari</b>	All'interno del terminal intermodale dell'interporto sono presenti 4 binari di lunghezza pari a 600 m e altri 12 binari nell'ambito di Bari Ferruccio di lunghezza < 500 m. I terminal intermodali di Interporto e Bari Ferruccio sono collegati alla rete ferroviaria principale (linea Lecce-Bologna) attraverso la stazione di Bari Lamasinata, che rappresenta l'area dedicata all'arrivo, partenza presa e consegna, smistamento e riordino del materiale rotabile. Bari Lamasinata è dotata di 27 binari.
<b>Numero di treni su base annua (dato 2019)</b>	4.213 treni movimentati da BARIHUB RAIL nel 2019. Il traffico prevalente è di tipo combinato terrestre, con il 65% di treni all'anno. Il resto dei flussi sono di treni convenzionali.
<b>Ruolo a supporto della logistica territoriale ed evidenze del ruolo di cluster di servizi a valore aggiunto</b>	L'Interporto Regionale della Puglia è localizzato all'interno del territorio del Comune di Bari, sulla direttrice che collega la Puglia con Bologna a nord, con Napoli a ovest e con Taranto a sud. In particolare la struttura occupa un'area nelle vicinanze dell'autostrada A14 (che collega Bologna e Taranto), da cui si dirama la A16 (che collega la struttura a Napoli). Dal punto di vista ferroviario l'interporto si trova in posizione strategica, e rappresenta il nodo di raccordo tra la linea adriatica, il porto di Taranto e la tratta Brindisi-Lecce. In questo senso è importante ricordare che gli investimenti che il gestore della rete RFI sta realizzando sulla linea Adriatica prevedono la messa a sagoma P/C 80 della tratta Pescara-Bari Lamasinata e la messa a modulo 750 m dell'intero corridoio Bologna-Bari-Taranto-Gioia Tauro entro il 2018. In futuro, l'interporto sarà anche collegato direttamente con il porto, attraverso la c.d. "camionale", che disporrà di nuovo casello autostradale direttamente collegato a zona industriale e all'interporto, permettendo di decongestionare il traffico urbano. Inoltre, come segnalato in precedenza, è in corso di realizzazione il progetto di risistemazione del Nodo Ferroviario di Bari. Nell'ambito di questo progetto è prevista la realizzazione del nuovo fascio di arrivi e partenze e presa e consegna (Sposto di Movimento Bari Ferruccio) che include l'attraversamento di Lama Balice. Per tale intervento il soggetto attuatore è l'Interporto Regionale della Puglia. A completamento dell'intervento sono previsti il nuovo Apparato Centrale di Controllo ACC e al Nuovo Scalo Pubblico (in capo ad RFI). Una volta realizzate queste opere sarà possibile procedere ad una integrazione e ad una gestione unica dei terminal, d'accordo con quanto stabilito all'interno del Protocollo d'Intesa tra Ministero delle Infrastrutture, Regione Puglia, RFI, FS Logistica e Interporto della Puglia nell'Ottobre del 2011. All'interno dell'interporto sono presenti servizi a valore aggiunto per gli operatori (ristorazione, ATM, facility management, connessioni in fibra ottica, sicurezza, area temporanea custodia per contenitori merci ADR) oltre alla Sezione Operativa Territoriale dell'Interporto di Bari, dipendente dall'Ufficio delle Dogane di Bari.

<b>Interporto di Catania</b>	
<b>Inquadramento</b>	
<b>Soggetto di gestione</b>	Società degli Interporti Siciliani S.p.A.
<b>Assetto proprietario</b>	<p>La Società ha un capitale sociale ripartito tra Soci pubblici e privati. I Soci che detengono le quote maggiori di capitale sono la Regione Siciliana (34,11%), Azienda Siciliana Trasporti S.p.A. (10,01%), Comune di Catania (10,01%), Provincia di Catania (10,01%) e Camera di Commercio di Catania (10,01%). Sono poi attivi altri soci minori in prevalenza pubblici.</p> <p>Per quanto concerne le partecipazioni in altre aziende la Società degli Interporti Siciliani possiede il 5,08% del capitale di Uirnet s.p.a.</p>
<b>Ruolo nella rete TEN-T e nei Rail Freight Corridor</b>	L'interporto di Catania è classificato come Rail-Road Terminal inserito nella rete TEN-T Comprehensive sul Corridoio Scan-Med. Inoltre risulta localizzato sul Rail Freight Corridor 3 ScanMed.
<b>Inquadramento ferroviario</b>	<p>L'interporto di Catania non è attualmente collegato alla rete ferroviaria. Sono in corso di realizzazione i lavori di allacciamento alla linea Catania Centrale-Lentini-Messina Scalo, linea complementare, a doppio binario tra Bicocca e Fiumefreddo, a binario semplice tra Fiumefreddo e Giampileri e successivamente a doppio binario tra Giampileri e Messina Scalo, la codifica per traffico combinato è PC 22, il modulo massimo è 435 m, la codifica massa assiale è C3.</p> <p>Oltre alle problematiche legate al traghettamento attraverso lo Stretto di Messina si ravvisano problematiche di capacità della linea, in parte a binario semplice, di sagoma e di codifica massa assiale. Inoltre si segnala livelli significativi di ascesa tra Acireale e Cannizzaro.</p>
<b>Dimensioni dell'insediamento e</b>	In relazione alla superficie complessiva a disposizione, risulta ad oggi infrastrutturata la porzione relativa al Polo Logistico dell'Interporto. L'area destinata al Polo Logistico dell'Interporto di Catania Bicocca è di circa

<b>numero di operatori insediati</b>	166.000 mq, di cui 46.000 destinati ad area di sosta. Il completamento dell'Interporto, con la realizzazione del Polo Intermodale, è prevista nel corso degli anni 2018-2019. Sono presenti tre magazzini, uno doganale e due autotrasportatori su una superficie di circa 14.500 mq. Sarà realizzato anche un centro direzione È presente un'area dedicata a dogana.
<b>Numero terminal intermodali e dimensioni</b>	All'interno dell'interporto non è ancora attivo il terminal intermodale. Sono in fase di esecuzione i lavori di allacciamento alla rete ferroviaria Catania-Siracusa. All'interno del Polo Intermodale e del Polo Logistico sono previste due aree adibite a terminal ferroviario, di superficie complessiva pari a circa 30.000 mq In prossimità dell'interporto è presente il terminal di RFI di Catania Bicocca dotato di 4 binari lunghi complessivamente 2000 metri ed è servito da collegamenti ferroviari con Lamezia e Milano.
<b>Numero e lunghezza binari</b>	Il terminal intermodale sarà dotato di 4 binari di lavorazione e n. 1 binario di smistamento/riordino per treni di lunghezza massima pari a 400 metri.
<b>Numero di treni su base annua (dato 2019)</b>	Nel 2016 non è stato registrato traffico ferroviario nel terminal non essendo disponibile il raccordo ferroviario.
<b>Ruolo a supporto della logistica territoriale ed evidenze del ruolo di cluster di servizi a valore aggiunto</b>	Le aree scelte e destinate alla realizzazione della prima fase funzionale dell'Interporto di Catania sono poste nella porzione nord - orientale della Piana di Catania. L'interporto è suddiviso in due poli: - Polo Intermodale, ubicato in prossimità della stazione Bicocca; - Polo Logistico, all'interno della Zona Industriale in località Pantano, distante circa un chilometro e mezzo. Entrambe le aree sono comunque poste a ridosso degli svincoli della tangenziale di Catania (rispettivamente Asse dei Servizi e Zona Industriale Nord) e quindi facilmente raggiungibili sia dagli assi di collegamento Messina-Siracusa e Catania-Palermo, sia dalle infrastrutture portuali e aeroportuali. L'Area di Sosta del Polo Logistico è stata completata il 13 giugno 2006. L'Interporto sarà completato e andrà a regime nel triennio 2015-2018.

## 2 Le caratteristiche e le dinamiche complessive degli interporti

### 2.1 Le caratteristiche infrastrutturali e di governance

In questo paragrafo si è inteso mettere in luce le caratteristiche infrastrutturali e l'assetto societario e di *governance* degli Interporti italiani, con particolare riferimento al loro ruolo nella rete TEN\_T, al grado ed alla tipologia di integrazione modale ed infine alla struttura del capitale sociale.

L'immagine di sotto riporta la griglia di lettura.



Fonte: CERTeT

Nella figura seguente l'intensità del colore sta a denotare la presenza o l'assenza di una data caratteristica.

### Le caratteristiche infrastrutturali e di governance degli interporti

		CAPITALE SOCIALE	RUOLO IN RETE TEN_T	INTEGRAZIONE MODALE
NORD OVEST	Torino	PR   	CORE 3	   
	Vado Ligure VIO	PU   	CORE 6	   
	Rivalta Scrivia	PR   	CORE 6	   
	Mortara	PR   	COMP 3 6	   
	Novara	PU   	CORE 3 6	   
NORD EST	Verona	PU   	CORE 3 5	   
	Trieste	PU   	NC	   
	Trento	PU   	COMP 5	   
	Rovigo	PU   	COMP 3	   
	Portogruaro	PR   	NC	   
	Padova	PU   	CORE 1 3	   
	Cervignano	PR   	CORE 1	   
CENTRO	Parma	PR   	COMP 5	   
	Bologna	PU   	CORE 1 3	   
	Prato	PU   	CORE 5	   
	Livorno	PU   	CORE 5	   
	Orte	PR   	COMP 5	   
ISOLE PUGLIA CAMPANIA	Pescara	PR   	COMP 1	   
	Marcianise	PR   	CORE 5	   
	Nola	PR   	COMP 5	   
ISOLE PUGLIA CAMPANIA	Bari	PR   	CORE 5	   
	Catania	PU   	COMP 5	   

Fonte: Elaborazioni CERTeT

## 2.2 Le dinamiche del traffico merci via ferrovia in Italia e il ruolo degli interporti

La seguente tabella mostra le dinamiche dei traffici ferroviari di merci in Italia dal 2009 al 2015, rappresentando un contesto caratterizzato da una netta prevalenza dei flussi internazionali rispetto a quelli nazionali, pari a circa il 64% del totale. Si segnala come in seguito alla crisi economica del 2009 si sia registrata una crescita significativa del traffico incoming, che ha raggiunto 36,6 milioni di ton nel 2015, circa un milione di tonnellate aggiuntive rispetto ai livelli pre-crisi del 2008. È quindi il traffico di carattere internazionale a guidare la ripresa, premiando i terminal e i nodi logistici localizzati in prossimità delle direttrici di collegamento con l'estero, in particolare il Gottardo, il Brennero ed il Sempione, che da soli rappresentano oltre il 70% dei flussi internazionali (dati Alpinfo, 2015).

**Traffico ferroviario in Italia, milioni di ton**

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Nazionale	33,3	34,6	38,1	38,6	35,2	26,6	28,2	32,6	33,0	30,8	32,3	33,3
Int.le	50,2	55,1	64,1	66,7	60,5	49,8	56,3	59,2	55,5	57,1	58,5	50,2
<i>Incoming</i>	34,6	35,5	38,7	39,6	35,6	30,8	35,7	36,0	33,7	33,8	36,0	34,6
<i>Outgoing</i>	33,3	34,6	38,1	38,6	35,2	26,6	28,2	32,6	33,0	30,8	32,3	33,3
<b>TOTALE</b>	<b>83,5</b>	<b>89,7</b>	<b>102,2</b>	<b>105,3</b>	<b>95,7</b>	<b>76,4</b>	<b>84,5</b>	<b>91,8</b>	<b>88,5</b>	<b>87,9</b>	<b>90,8</b>	<b>92,2</b>

Fonte: CERTeT su dati Eurostat

Ad integrazione della fonte ISTAT, i dati indicati dall'associazione Fercargo, che raggruppa le principali imprese private operative in Italia, evidenziano come nel 2016 la crescita avviata a partire dal 2013, espressa in milioni di treni\*km, sia proseguita, segnando un +6% rispetto al 2015. Questa fotografia è rappresentativa di un sistema produttivo caratterizzato da una netta prevalenza di piccole e medie imprese, che importano materie prime dall'estero ed esportano prodotti finiti. La seguente tabella mostra i principali gruppi merceologici (NST/2007) trasportati via ferrovia in Italia dalle grandi imprese ferroviarie (dati Istat, 2017).

### Merchi trasportate dalle grandi imprese ferroviarie in Italia per gruppo merceologico. 2015

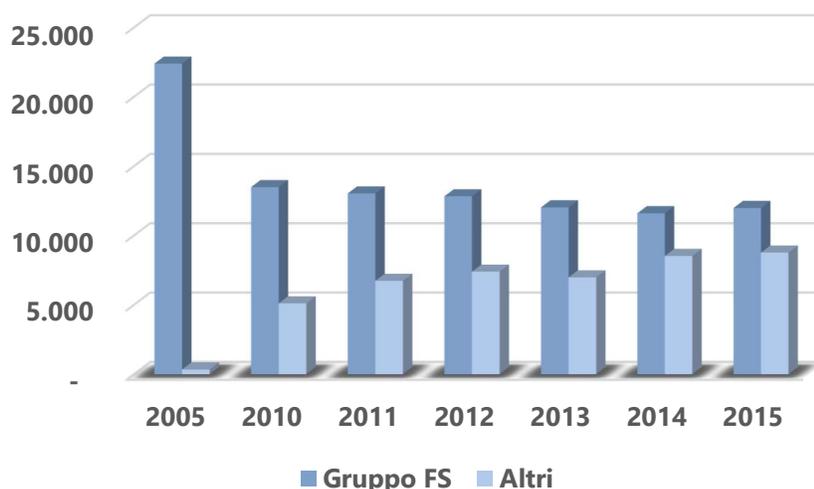
Merchi non individuabili; merci che per un qualunque motivo non possono essere individuate e quindi non possono essere attribuite ai gruppi 1-16	41.365.016	51,8%
Metalli: manufatti in metallo, escluse le macchine e gli apparecchi meccanici (Tubi, Caldaie, Ferramenta, Armi, Altri manufatti in metallo)	11.472.671	14,4%
Merchi raggruppate, merci di vario tipo trasportate insieme	4.620.581	5,8%
Minerali metalliferi ed altri prodotti delle miniere e delle cave (Concimi minerali, Sale, Pietre, Ghiaia)	3.399.914	4,3%
Prodotti chimici e fibre sintetiche e artificiali; articoli in gomma e in materie plastiche; combustibili nucleari (Prodotti farmaceutici, Pesticidi, Altri prodotti chimici per l'agricoltura)	2.845.022	3,6%
Prodotti dell'agricoltura, della caccia e della silvicoltura	2.574.219	3,2%
Prodotti alimentari, bevande e acque minerali,	2.217.529	2,8%
Coke e prodotti petroliferi raffinati	2.152.640	2,7%

Legno e prodotti in legno e sughero (esclusi i mobili); pasta da carta, carta e prodotti di carta; s	1.824.496	2,3%
Altro	9.279.239	11,6%

Fonte: CERTeT su dati Istat

Nel Maggio del 2017 erano operative e dotate di licenza per il trasporto merci via ferrovia e 24 aziende in Italia. Il Gruppo FS è il principale operatore del mercato, anche se, grazie alla liberalizzazione del trasporto ferroviario delle merci, attuata pienamente in Italia a partire dal 2006, le sue quote di mercato sono progressivamente ridotte<sup>4</sup>. Secondo i dati del Conto Nazionale dei Trasporti e delle Infrastrutture, in termini di tonnellate-km trasportate sul territorio nazionale, nel 2015, gli operatori privati contavano circa per il 42,3% del mercato, segnando una crescita del 71,7% rispetto ai dati del 2010. Sulla base dei dati di Fercargo, grazie ad una crescita del 20% fra il 2015 e il 2016, espressa in treni\*km, la quota delle imprese private nel 2016 è salita al 45%. L'area geografica maggiormente presidiata dai nuovi entranti è quella riferita ai collegamenti transalpini.

**Traffico ferroviario in Italia, miliardi di ton-km**

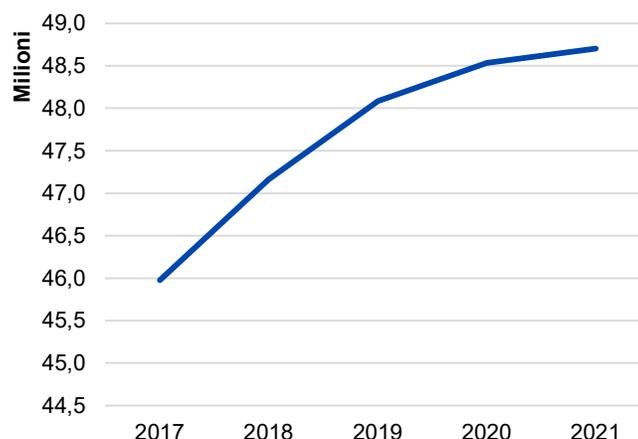


Fonte: CERTeT su dati Conto Nazionale Infrastrutture e Trasporti

Il seguente grafico mostra l'andamento atteso dei traffici ferroviari merci nei prossimi anni secondo dati dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, elaborati sulla base delle richieste di tracce ricevute dal gestore della rete. Come si può osservare, è previsto un aumento progressivo del traffico merci via ferrovia, complessivamente del 5,9% nel periodo 2017-2021.

<sup>4</sup> Sulla liberalizzazione del trasporto ferroviario in Europa si veda Maxia M. E. (2015), La liberalizzazione del trasporto ferroviario: Dal monopolio alla libera concorrenza, Edizioni Accademiche Italiane, 25 giugno 2015

### Evoluzione attesa del traffico ferroviario merci in Italia, milioni di treni-km



Fonte: CERTeT su dati Autorità di Regolazione dei Trasporti

Il sistema degli interporti italiani rappresenta l'infrastruttura di nodo chiamata ad accogliere una rilevante quota, quella relativa ai traffici intermodali, di questi flussi di traffico aggiuntivi previsti nei prossimi anni. La seguente tabella mostra i volumi movimentati negli interporti italiani nel periodo 2015-2016.

### Merci movimentate negli interporti italiani

	2019	2018	2017	2016	2015
<b>Treni anno</b>	49.797	47.616	45.097	49.306	47.388
<b>Container</b>	353.873	339.828	352.991	470.919	548.369
<b>Casse Mobili</b>	342.434	331.691	318.861	294.934	303.913
<b>Semirimorchi</b>	348.730	352.691	316.861	310.255	266.483
<b>Ro.La</b>	9.533	10.907	18.901	18.901	26.967

Fonte: Elaborazioni CERTeT su dati UIR

L'immagine riportata di seguito mostra i traffici ferroviari movimentati dagli interporti di Italia nel 2016, evidenziando come i volumi siano soprattutto concentrati nel Nord Italia. Al Sud, ed in particolare in Calabria, Basilicata e Sicilia non vi sono strutture interportuali attive, a causa di molteplici ragioni, non ultima l'inadeguatezza della rete ferroviaria per sagoma e modulo sulle direttrici verso queste regioni.

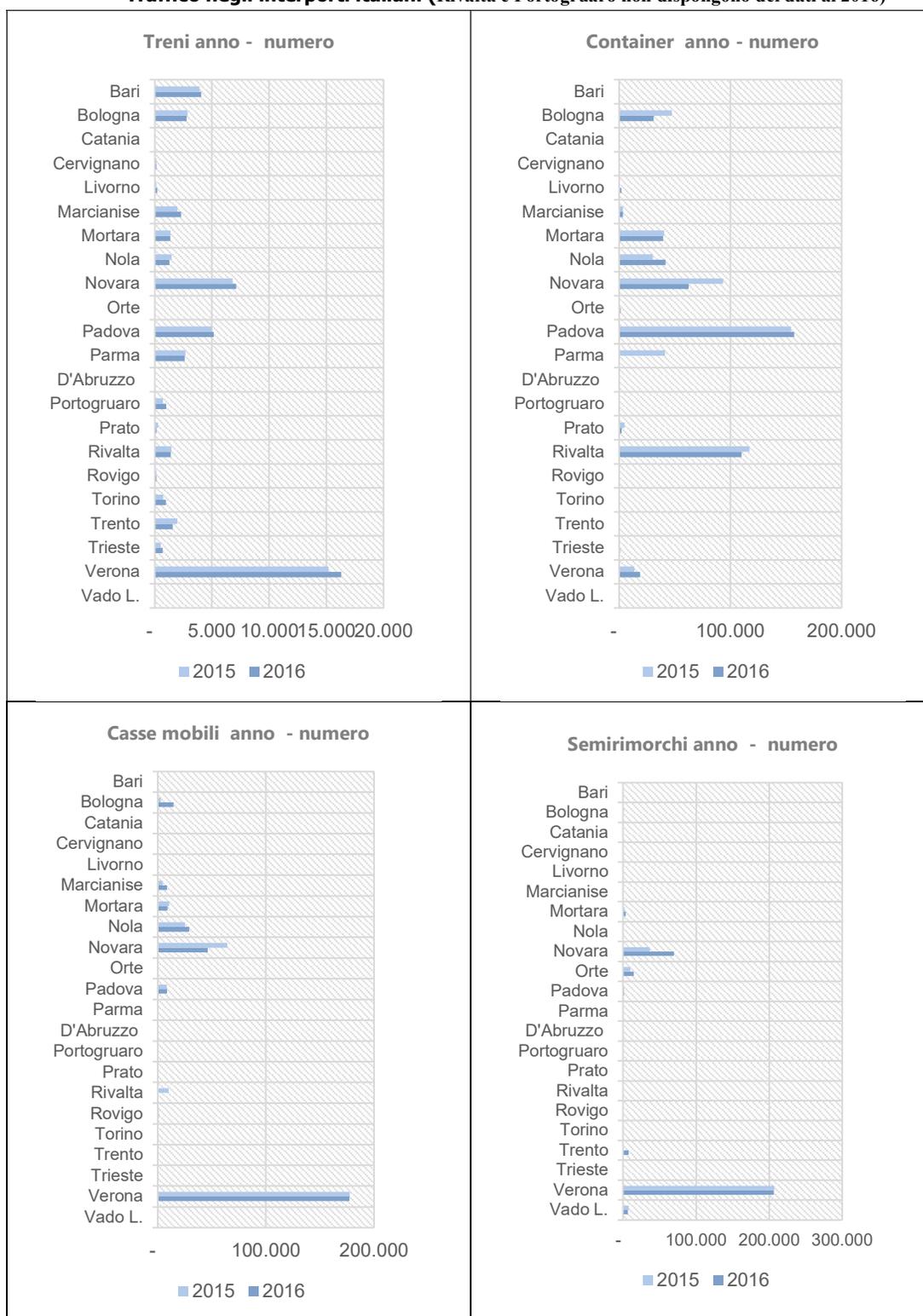
### Traffico negli interporti italiani – treni anno, dato al 2016\*



Fonte: elaborazioni CERTet su dati UIR

Scomponendo il traffico per tipologia si possono osservare diverse dinamiche sul territorio, caratterizzate da una netta prevalenza dei terminal intermodali del Nord Italia che, come detto in precedenza, beneficiano della vicinanza ai confini transalpini e si propongono come nodi di gateway per i flussi in import e in export verso l'Europa continentale. Si rileva come il sistema sia caratterizzato da una prevalenza di traffici containers, molto diffusi sul territorio, con un primato degli interporti di Padova, Rivalta e Novara. È comunque l'interporto di Verona Quadrante Europa a primeggiare, mostrando una leadership sia in termini di treni-giorno sia in termini di unità di traffico intermodale, in particolare semirimorchi e casse mobili.

**Traffico negli interporti italiani (Rivalta e Portogruaro non dispongono dei dati al 2016)**



Fonte: CERTet su dati UIR

## 2.3 Le caratteristiche dell'offerta infrastrutturale degli interporti

La seguente tabella mostra i dati relativi agli interporti di Italia in termini di superficie disponibile, magazzini presenti e aree infrastrutturate. Come si può osservare per dimensione fondiaria Verona, Marcianise e Bologna sono i principali interporti d'Italia anche se, guardando alla superficie infrastrutturata, i principali centri sono Verona, Torino, Bologna, Parma, Padova e Nola. Considerando invece le aree destinate a magazzini, i più grandi interporti di Italia sono Torino, Bologna e Parma.

**Capacità degli interporti italiani, metri quadri**

Interporto	Dimensione superficie	Di cui infrastrutturati	Magazzini
<b>Verona</b>	4.200.000	2.823.600	400.000
<b>Bologna</b>	4.194.098	3.713.093	612.344
<b>Marcianise</b>	4.100.000	1.300.000	350.000
<b>Torino</b>	3.000.000	2.840.000	900.000
<b>Nola</b>	2.900.000	2.000.000	416.000
<b>Livorno</b>	2.800.000	1.442.989	106.800
<b>Parma</b>	2.521.815	2.040.749	574.000
<b>Padova</b>	2.000.000	2.000.000	270.000
<b>Rivalta</b>	1.250.000	1.250.000	550.000
<b>Trento</b>	1.000.000	700.000	246.000
<b>Pescara</b>	960.000	960.000	78.000
<b>Novara</b>	845.000	785.000	66.500
<b>Prato</b>	712.000	521.000	96.200
<b>Mortara</b>	704.754	250.000	30.000
<b>Cervignano</b>	460.000	430.000	24.000
<b>Bari</b>	400.000	400.000	77.400
<b>Rovigo</b>	350.000	250.000	41.000
<b>Orte</b>	320.000	180.000	12.500
<b>Portogruaro</b>	1.500.000	500.000	8.000
<b>Vado L.</b>	232.000	115.000	59.000
<b>Trieste</b>	229.000	163.000	33.000

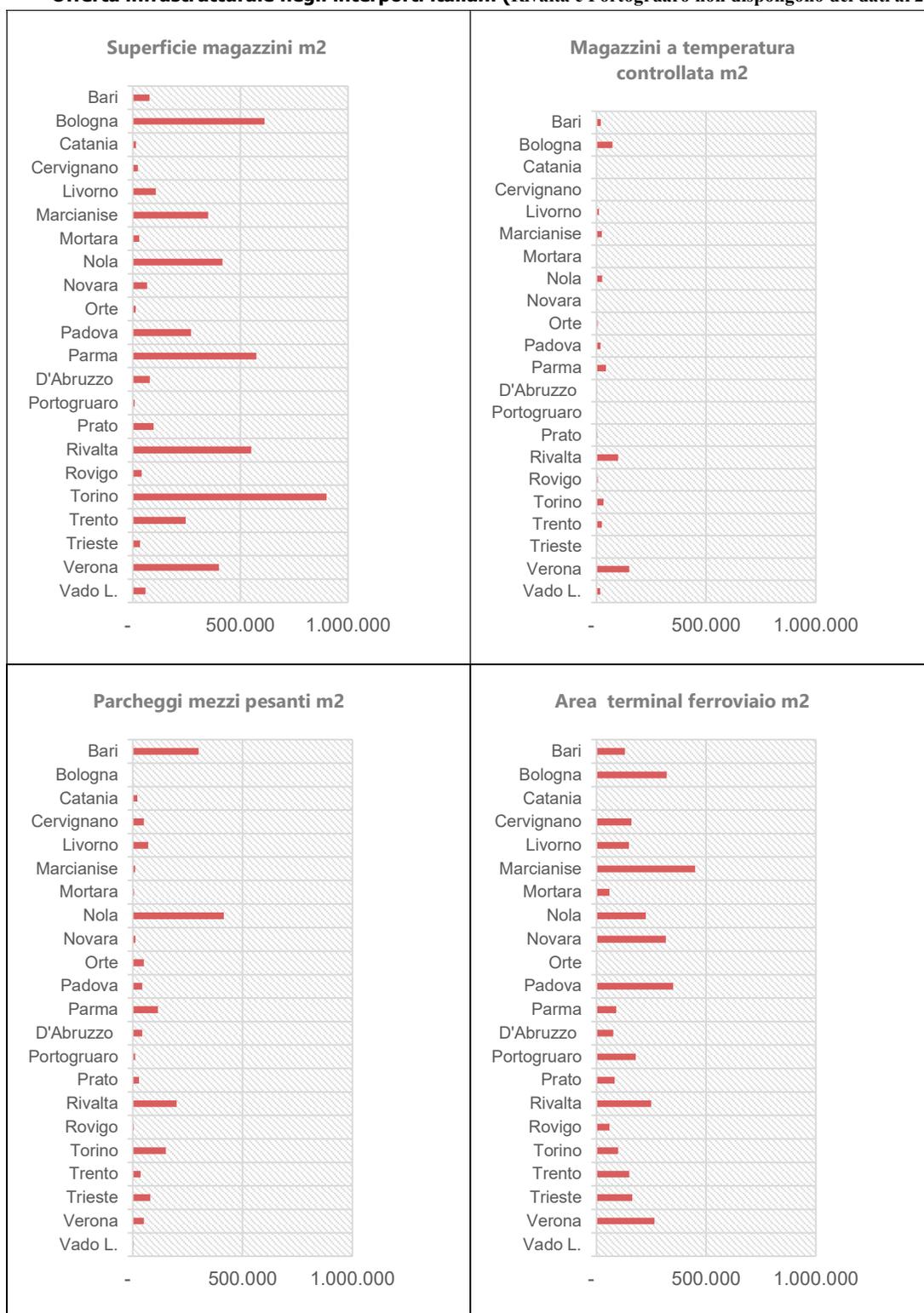
Fonte: UIR

Entrando più nel dettaglio l'offerta infrastrutturale legata agli interporti si caratterizza per varie componenti, tra cui le principali fanno riferimento alla disponibilità di magazzini per merci secche, di magazzini a temperatura controllata, di aree destinate a parcheggi per mezzi pesanti e, non ultimo, all'area destinata a terminal ferroviario.

I seguenti grafici evidenziano, attraverso l'utilizzo di una medesima scala che valorizza le superfici, il rapporto tra le diverse aree che caratterizzano gli interporti, mostrando come questi nodi infrastrutturali siano in prevalenza composti da magazzini, di cui una parte minoritaria destinati alla logistica del freddo. Emerge inoltre come la relazione tra aree destinate al trasporto stradale ed aree destinate al trasporto ferroviario sia variabile. Gli interporti con una maggiore offerta destinata al trasporto stradale sono Nola, Rivalta e Bari dove sono localizzati il 56% del totale dei parcheggi destinati a mezzi pesanti. Guardando invece agli interporti con maggiore disponibilità in termini di infrastrutture ferroviarie, questi

sono Marcianise, Padova, Bologna e Novara che insieme rappresentano il 40% dell'offerta ferroviaria all'interno degli interporti in Italia.

Infine, la tabella successiva mostra la dotazione dei terminal in termini di binari di lavorazione, di smistamento e riordino e di lunghezza massima dei treni. Come si può osservare solamente gli interporti di Bologna e Nola sono già dotati di infrastrutture per la formazione di treni da 750 metri, così come richiesto dal Regolamento 1315/2013 che istituisce la rete TEN-T. Inoltre, è importante segnalare come le limitazioni in termini di lunghezza massima dei treni sia determinata soprattutto dalla linea in cui sono localizzati gli interporti, dal momento che nel fascio arrivi e partenza i convogli possono essere "spezzati", in modo da poter essere trasferiti nei binari di carico e scarico.

**Offerta infrastrutturale negli interporti italiani (Rivalta e Portogruaro non dispongono dei dati al 2016)**


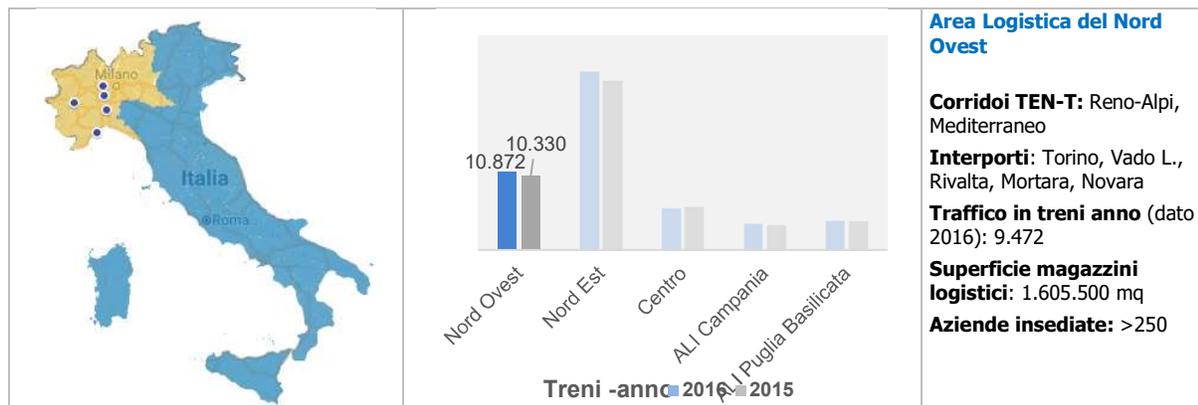
Fonte: CERTeT su dati UIR

### Offerta infrastrutturale negli interporti italiani

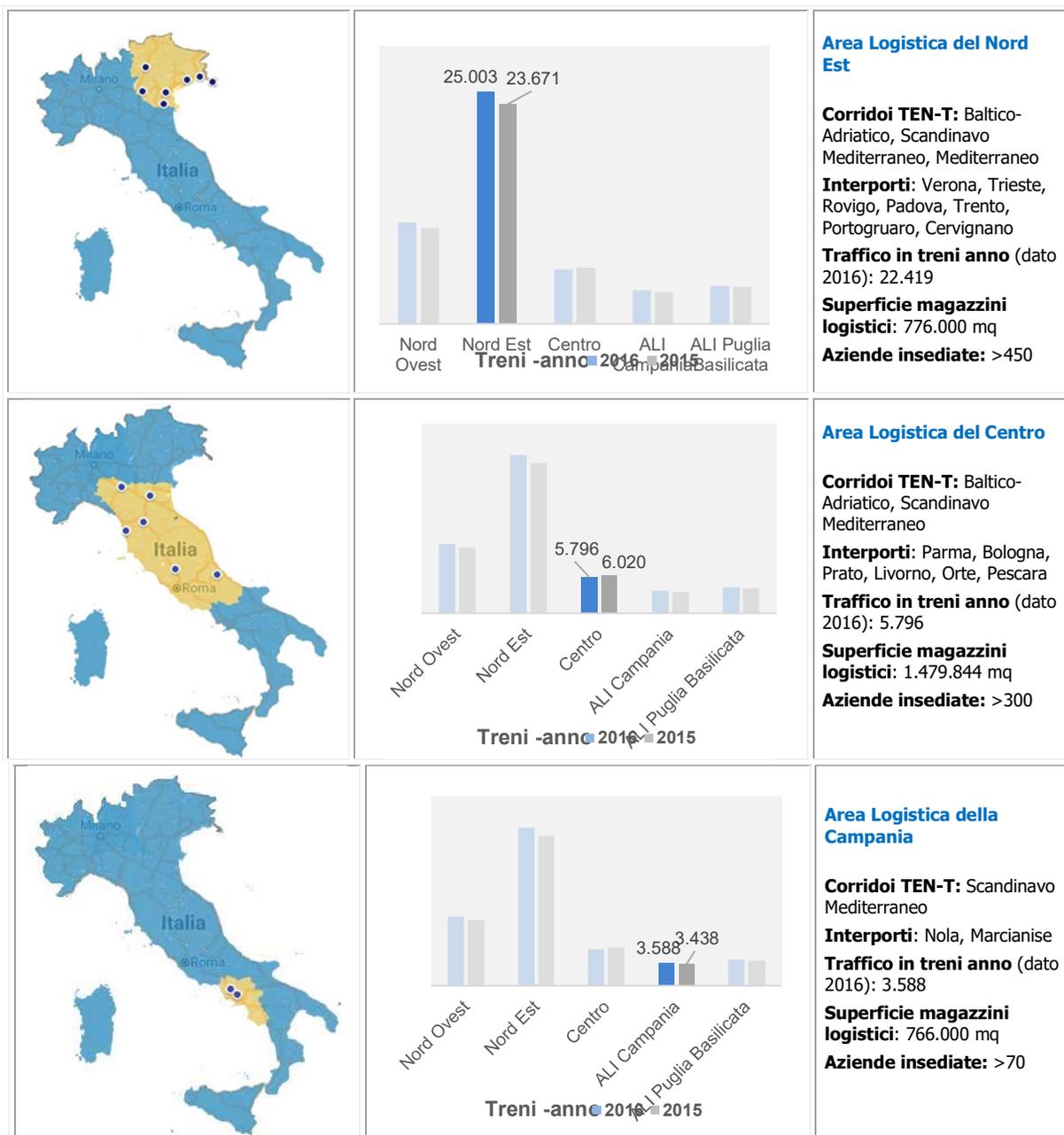
Interporto	Numero di binari di lavorazione (carico/scarico)	Numero di binari presa/consegna/smistamento/riordino	Lunghezza massima treni - metri
Vado L.	3	0	450
Verona	18	31	600
Trieste	6	6	450
Trento	9	9	720
Torino	4	3	600
Rovigo	6	4	500
Rivalta	5	5	440
Prato	8	3	600
Portogruaro	6	3	478
D'Abruzzo	5	9	680
Parma	3	14	625
Padova	17	21	690
Orte			
Novara	12	0	550
Nola	7	13	750
Mortara	3	4	650 (525)
Marcianise	10	3	520
Livorno	2	2	600
Cervignano	8	1	500
Catania			
Bologna	17	4	750
Bari	16	27	600

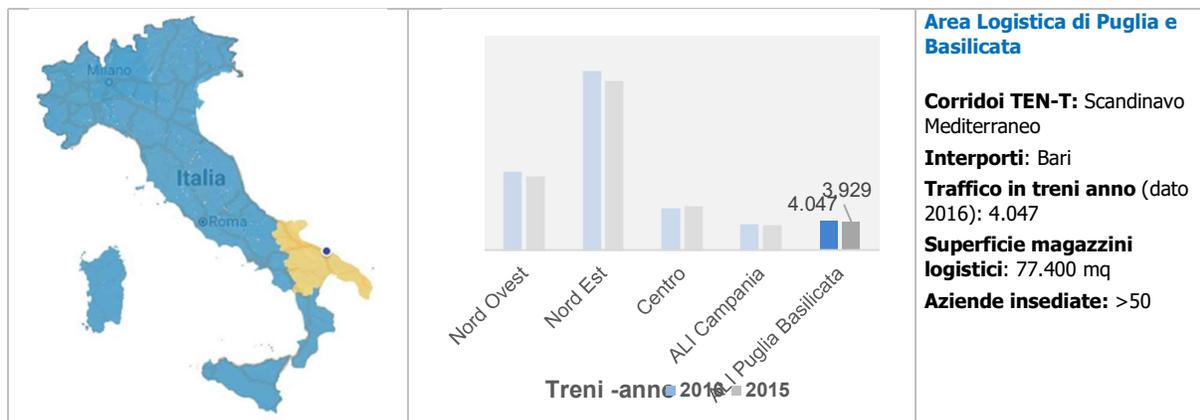
Fonte: CERTeT su dati UIR, Orte e Catania non sono raccordati alla rete

Le seguenti rappresentazioni guardano agli interporti come asset strategici all'interno delle aree logistiche integrate, così come definite dalla programmazione nazionale<sup>5</sup>. Dal quadro emerge come il Nord Est sia in assoluto la principale area del Paese per flussi logistici e attività interportuale e come invece il Sud sconti un ritardo in termini di numerosità di strutture e di flussi di traffico.



<sup>5</sup> Restano escluse dall'analisi la Calabria, la Sicilia e la Sardegna, o a causa dell'assenza di interporti (Calabria e Sardegna) o, nel caso di Catania, a causa della limitatezza dei volumi trattati.





### 3 Le politiche per lo sviluppo del trasporto intermodale e della logistica territoriale

Questa fase della ricerca ha come obiettivo quello di analizzare e valutare l'insieme delle policy a sostegno dello sviluppo del trasporto intermodale che potrebbero accompagnare la crescita delle attività dei membri UIR. L'analisi è stata sviluppata tenendo conto degli strumenti di policy messi a disposizione a livello europeo e nazionale.

#### 3.1 Il contesto europeo

La politica per uno shift modale si inserisce pienamente nell'agenda degli interventi comunitari per creare un'economia competitiva, interconnessa e più verde, come sancito nel pacchetto di politiche definite nella Strategia di Lisbona per l'Europa 2020<sup>6</sup>. L'UE è intervenuta a questo proposito facendo ricorso a due principali strumenti:

- le misure normative che mirano ad *aprire il mercato* dei trasporti europeo alla concorrenza e a promuovere l'*interoperabilità* e la *sicurezza*;
- il *cofinanziamento di infrastrutture* in grado di permettere una forte evoluzione tecnologica del settore.

Il Libro Bianco "Tabelle di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti: per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile" del 2011 è il documento di pianificazione generale a livello europeo. Le policies comunitarie si basano su tre fattori:

- miglioramento dell'efficienza energetica dei veicoli in tutte le modalità;
- miglioramento delle prestazioni delle catene logistiche multimodali, raggiungibili con un uso più efficiente delle risorse;
- una migliore gestione del traffico e dei sistemi informativi tali da garantire una maggior efficienza del trasporto e delle infrastrutture.

Va tenuto presente che la creazione di un parco veicoli più efficiente che utilizza combustibili più puliti, è realizzabile attraverso il consolidamento di grandi volumi per i trasferimenti su lunghe distanze e questo, per il settore merci, implica soluzioni multimodali basate sul trasporto ferroviario e tramite vie navigabili.

In relazione al trasporto ferroviario delle merci il Libro Bianco sottolinea la necessità di corridoi dedicati, come la Betuwe linee fra il porto di Rotterdam e l'area renana, ottimizzati in termini di uso energetico, emissioni e impatto ambientale. Questo dovrebbe essere attrattivo sia per l'affidabilità del trasporto, sia per la limitata congestione, sia per i bassi costi operativi

<sup>6</sup> Commissione Europea, Documento di lavoro della Commissione; consultazione sulla futura strategia UE 2020, COM (2009) 647, 24 novembre 2009.

e amministrativi. Tuttavia, l'attrattività del trasporto ferroviario deve attualmente fare i conti con una scarsa qualità del servizio e con una inefficienza dello stesso. Per questo motivo il trasporto ferroviario delle merci su molte direttrici non riesce ancora a competere adeguatamente con la modalità stradale. In particolare il Libro Bianco la Commissione individua l'obiettivo dell'ottimizzare le catene logistiche multimodali, trasferendo il 50% del trasporto su strada sulle percorrenze superiori a 300 km verso altri modi, quali la ferrovia e le vie navigabili. Obiettivo da raggiungere entro il 2050 grazie anche ad un adeguamento delle infrastrutture.

Di particolare interesse per il sistema interportuale è anche la Direttiva 2012/34/UE del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico ("Direttiva Recast"). Il quadro di contesto della normativa ispira la regolazione del pedaggio per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, con i seguenti obiettivi:

- rendere efficienti e competitivi i trasporti su rotaia rispetto agli altri modi di trasporto;
- garantire uno sviluppo e un'efficiente gestione dell'infrastruttura ferroviaria;
- stimolare la concorrenza tra i diversi operatori che offrono servizi in concorrenza;
- evitare discriminazioni tra imprese ferroviarie nell'imposizione dei canoni dovuti per l'utilizzazione dell'infrastruttura ferroviaria;
- conseguimento da parte del gestore dell'infrastruttura di un equilibrio del conto profitti e perdite in un periodo ragionevole;
- garantire un accesso non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie;
- introdurre incentivi ai gestori dell'infrastruttura collegati alla riduzione del livello dei canoni e dei costi per la messa a disposizione dell'infrastruttura;
- promuovere un utilizzo ottimale dell'infrastruttura per la riduzione dei costi;
- basare i metodi di imputazione dei costi utilizzati dai gestori dell'infrastruttura sulle migliori conoscenze disponibili in materia di causalità sui costi.

Fra gli strumenti messi a disposizione a livello europeo di potenziale interesse per i membri UIR è la concessione di contributi a fondo perduto gestiti direttamente dalla Commissione europea o attraverso la gestione di organismi nazionali (Fondi Strutturali) o attraverso strumenti e iniziative di finanziamento frutto della Cooperazione tra la CE e la Banca europea degli Investimenti.

In particolare, il Programma Connecting Europe Facility (CEF TRANSPORT) prevede contributi a fondo perduto, sotto forma di co-finanziamento, per lo sviluppo e il completamento di progetti d'interesse comune nell'ambito della Rete TEN-T (Trans European Transport Network) principalmente per i nodi appartenenti al core network, ma per alcune specifiche iniziative anche dei nodi appartenenti alla comprehensive network. In quest'ultimo caso gli investimenti tipicamente devono essere dedicati ad elementi di forte innovazione, legati al superamento di colli di bottiglia, efficientamenti energetici e decarbonizzazione del sistema dei trasporti, con valenza transnazionale.

### 3.2 Le politiche nazionali per lo sviluppo dell'intermodalità ferroviaria

A livello italiano storicamente le politiche ministeriali di sussidio diretto allo sviluppo del trasporto ferroviario intermodale sono state altalenanti ed hanno avuto una interruzione dalla fine del 2012 al 30 Agosto 2017. Infatti, dal 31 Agosto 2017 è stata avviata in modo formale dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti l'attivazione del Ferrobonus, che potrà incidere positivamente sulla competitività del settore. Il pacchetto predisposto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti denominato "cura del ferro" comprende, oltre al Ferrobonus, anche i seguenti strumenti:

- Sconto traccia ferroviaria;
- Sostegno alla modernizzazione dei mezzi ferroviari attraverso contributi per la riduzione della rumorosità
- Incentivi ai terminalisti portuali per lo sviluppo di traffici ferroviari.

Le caratteristiche di questi quattro strumenti sono descritte di seguito.

Il Ferrobonus è l'incentivo previsto dalla Legge di Stabilità approvata il 28 dicembre 2015 (art. 1 comma 648) per il triennio 2016-2018 a sostegno del trasporto ferroviario intermodale, in partenza e in arrivo da nodi logistici e portuali in Italia. L'iter di approvazione definitivo è stato particolarmente complesso, in quanto l'incentivo ha ottenuto il nulla-osta definitivo della Commissione europea ai sensi dell'art. 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea relativo alla compatibilità degli aiuti di stato solo nel Novembre 2016<sup>7</sup> a cui è seguito il Decreto del ministero dei Trasporti numero 125 del 14 luglio 2017, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale numero 190 del 16 agosto 2017, con validità a decorrere dal 31 Agosto 2017.

L'incentivo è rivolto alle imprese utenti di servizi di trasporto ferroviario intermodale o trasbordato<sup>8</sup> e operatori del trasporto combinato che commissionano alle imprese ferroviarie in regime di trazione elettrica treni completi e che si impegnano:

- a mantenere in essere, per dodici mesi decorrenti dalla data di entrata in vigore del presente regolamento, un volume di traffico ferroviario intermodale o trasbordato, in termini di treni\*km percorsi sulla rete nazionale italiana, non inferiore alla media del volume di traffico ferroviario merci intermodale o trasbordato effettuato nel corso del triennio 2012 - 2013 - 2014;
- a incrementare, per successivi periodi di dodici mesi consecutivi, il volume di traffico ferroviario rispetto alla media del volume di traffico ferroviario merci intermodale o trasbordato effettuato nel corso del triennio 2012 - 2013 - 2014;
- a mantenere, per ulteriori ventiquattro mesi, il volume di traffico ferroviario raggiunto nell'ultimo periodo di dodici mesi di erogazione del contributo.

<sup>7</sup> Decisione C(2016)7676 del 24 Novembre 2016

<sup>8</sup> Il Decreto chiarisce che per trasporto intermodale è da intendersi il trasporto di merci nella stessa unità di carico o sullo stesso veicolo stradale, che utilizza due o più modi di trasporto e che non implica l'handling della merce nelle fasi di scambio modale (ad. es. Autostrada Viaggiante); mentre per trasporto trasbordato il Decreto intende il trasporto nel quale le merci effettuano la parte iniziale o terminale del tragitto su strada e l'altra parte per ferrovia, con rottura di carico.

L'importo massimo del contributo per treno\*km in ogni caso non può superare 2,50 euro per treno\*km.

La finalità è la riduzione delle esternalità negative e le emissioni inquinanti attraverso il sostegno a modalità maggiormente sostenibili attraverso lo spostamento del traffico delle merci dalla rete stradale a quella ferroviaria. L'incentivo è rivolto alle imprese committenti di servizi ferroviari ed agli operatori multimodali ferroviari per utilizzare il trasporto intermodale da e verso nodi logistici ed interporti italiani. Ai fini della quantificazione del contributo non si considerano i treni con percorrenza complessiva inferiore a 150 km, ad eccezione dei servizi di trasporto intermodale effettuati tra un porto ed un interporto.

La destinazione dell'incentivo è rivolta ad imprese utenti di servizi di trasporto ferroviario intermodale e/o trasbordato e operatori del trasporto combinato (MTO) che commissionano alle imprese ferroviarie treni completi e che si impegnano a mantenere dei volumi di traffico in termini di treni\*chilometro e ad incrementarli nel corso del periodo di incentivazione.

Gli MTO beneficiari del contributo sono tenuti al ribaltamento del 50% dell'incentivo ricevuto verso gli utenti del servizio ferroviario, con l'obiettivo, esplicitato nel documento della Struttura Tecnica di Missione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti "Politiche per il rilancio del trasporto ferroviario delle merci" del gennaio del 2016, di aumentare del 40% il numero dei servizi intermodali nel triennio 2017-2019.

Per il nuovo Ferrobonus l'articolo 1, comma 648 della Legge di Stabilità 2015 ha inizialmente stanziato un finanziamento annuo di 20 milioni di Euro previsto per ciascuno degli anni 2016, 2017 e 2018, ma in fase di riprogrammazione le risorse finanziarie sono state azzerare per il 2016 e ridotte di 823mila Euro per il 2017. La durata di concessione dei contributi può essere estesa sino al 2022 nel caso di ulteriori stanziamenti statali.

Con la Legge 96 del 21 Giugno 2017 è stato convertito il Decreto Legislativo n°50 del 24 Aprile 2017 in cui all'art. 47 bis comma 5 vengono in gran parte reintegrati i fondi del Ferrobonus per il 2016, infatti, il comma cita " ai fini del completamento dei progetti per migliorare il sistema del trasporto intermodale e della catena logistica sono autorizzate la spesa di 35 milioni di euro per l'anno 2018 per le finalità di cui all'articolo 1, comma 647, della legge 28 dicembre 2015 (marebonus), n. 208, e la spesa di 20 milioni di euro per l'anno 2018 per le finalità di cui all'articolo 1, comma 648, della medesima legge (ferrobonus)".

Si segnala come il positivo esito della notifica alla Commissione Europea potrebbe funzionare quale "ombrello" anche per il livello locale, tenendo altresì conto che lo stesso provvedimento nazionale già stabilisce all'art.3 comma 4 la possibilità di cofinanziamento con contributi regionali o delle province autonome.

Quale iniziativa complementare al Ferrobonus nazionale nel disegno di legge di Bilancio della Regione Piemonte è stato approvato nell'aprile del 2017 l'emendamento della Giunta che istituisce un Fondo a sostegno di iniziative per il trasporto ferroviario delle merci, con uno stanziamento previsto pari a 200.000 euro all'anno per tre anni. Si prevede che nei prossimi mesi anche Liguria e Lombardia possano intervenire sul tema con manovre di bilancio regionale.

Le indicazioni emerse nella decisione della Commissione Europea -C(2016) 7676 hanno chiarito le modalità di fissazione dei contributi, evidenziando nel documento i seguenti aspetti:

- all'art. 4:....la sovvenzione fissata a un livello corrispondente ai risparmi in termini di costi esterni che il trasporto ferroviario permette di realizzare rispetto al trasporto stradale.....mira a ottimizzare l'uso del trasporto intermodale di merci su rotaia....;
- all'art. 7:.....la sovvenzione del Ferrobonus 2010-2011 era pari a 2€/treno\*km;
- all'art. 9:.....il Ferrobonus 2010-2011 ha erogato 1,05 €/treno\*km ed ha determinato un aumento del traffico intermodale del 17,3%;
- all'art. 13:.....è ammessa una dotazione massima di 30M€ su complessivi 5 anni, al momento il Governo Italiano ha stanziato 20M€ su 3 anni;
- all'art. 19:....la sovvenzione è concessa agli utenti dei servizi di trasporto ferroviario intermodale e/o trasbordato e agli operatori di trasporto multimodale che commissionano treni completi a trazione elettrica.

La quantificazione del contributo massimo erogabile si è basata sull'adozione dei seguenti criteri:

- art. 64: non deve superare il 50% dei costi ammissibili (differenziale dei costi esterni fra il trasporto ferroviario e quello stradale);
- art. 67: non deve superare il 30% del costo totale del trasporto ferroviario a livello nazionale, comprese spese accessorie.

La base per il calcolo del contributo è stata la seguente:

- art. 65: differenziale minimo fra ferro e gomma delle esternalità negative: 9,42€/treno\*km, ricavato dallo studio commissionato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del marzo 2016 a supporto della notifica alla Commissione Europea;
- art. 69: costo medio del trasporto ferroviario 10 €/treno\*km.

Il massimo contributo concesso è stato indicato tenendo conto dei seguenti aspetti:

- art. 29: nel rispetto dei criteri e della base di calcolo, viene fissato in 2,5 €/treno\*km;
- art. 38:.....ammessa integrazione con contributi regionali, a condizione che gli importi cumulati non superino il contributo massimo di 2,5€/treno\*km.

E' da segnalare come l'intervento "Ferrobonus" si inserisca in un contesto in cui con la Legge n° 9 del 22 gennaio 2016 (cd "Eco bonus") il Governo italiano ha definito una ulteriore misura di sostegno al trasporto merci mediante una riduzione del pedaggio di rete sull'infrastruttura ferroviaria nazionale di 2,5 euro per treno\*km. Il contributo, definito "sconto-traccia" è stato previsto per il 2016 e sino al 2019.

Con la Legge 96 del 21 Giugno 2017 è stato convertito il Decreto Legislativo n°50 del 24 Aprile 2017 in cui all'art. 47 comma 10 e comma 11 sono introdotti gli strumenti di sostegno alla modernizzazione dei mezzi ferroviari attraverso contributi per la riduzione della rumorosità e gli incentivi ai terminalisti portuali per lo sviluppo di traffici ferroviari.

Al comma 10 viene indicato l'importo di 20 milioni di euro per l'anno 2018 per il Fondo per il finanziamento degli interventi per l'ammodernamento dei carri merci gestito dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti al fine di promuovere, in applicazione del regolamento UE 1304/2014, il rinnovo dei sistemi frenanti dei carri merci per l'abbattimento del rumore

prodotto da tali carri e compensare le imprese ferroviarie dei relativi maggiori oneri di gestione.

Al comma 11 è previsto, al fine di promuovere il traffico ferroviario delle merci in ambito portuale, che ciascuna autorità di sistema portuale, relativamente a concessioni in essere per aree demaniali su cui insistono attività terminalistiche, può riconoscere, nel rispetto dei limiti minimi dei canoni di cui all'articolo 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, una progressiva diminuzione dei canoni di concessione in funzione del raggiungimento di specifici obiettivi di traffico ferroviario portuale generato da ciascuna area o comunque ad essa riconducibile. Ciascuna autorità di sistema portuale stabilisce gli obiettivi specifici di traffico ferroviario, l'entità e le modalità di determinazione dello sconto compatibilmente con le risorse disponibili nei propri bilanci.

**Quadro di sintesi dei principali strumenti adottati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la cura del ferro nel 2016-17**

Anni di Riferimento	Tipologia di intervento	Effetti potenziali sulla competitività del sistema intermodale
<b>2016-2018</b>	Ferrobonus	Sviluppo di nuovi servizi intermodali ferroviari e ferroviari trasbordati, in particolare fra porti ed interporti, con un fondo di 20 mln di Euro l'anno
<b>2016-2019</b>	Sconto traccia	Riduzione dei costi per le imprese ferroviarie per tutti i servizi ferroviari merci, per un importo di 2,5 Euro per treno*km
<b>2018</b>	Istituzione del fondo per l'ammodernamento dei carri merci	Riduzione della rumorosità dei vagoni merci e maggior sostenibilità ambientale dei servizi intermodali ferroviari, pari a 20 mln di Euro
<b>Dal 2017 in avanti</b>	Riduzione dei canoni di concessione portuale per lo sviluppo di traffici ferroviari	Supporto allo sviluppo di traffici ferroviari incrementali da e per i terminal portuali

Fonte: Elaborazione CERTeT

## 4 Il Freight Village System (FVS)

Il Freight Village System (FVS è il Sistema per la gestione operativa dei processi logistici per gli interporti e le piastre logistiche. L'FVS è in grado di ottimizzare, gestire ed automatizzare i processi logistici mediante l'integrazione dei sistemi degli attori della catena logistica. Il presente capitolo premette di sviluppare un'analisi ed una valutazione delle attività gestionali e delle dotazioni tecnologiche, adottate nell'ambito delle varie infrastrutture interportuali.

### 4.1 Le funzioni svolte dai gestori di un interporto

Come prima osservazione complessiva si analizzano gli interporti in base alle funzioni svolte dai Soggetti Gestori.

Infrastruttura Interporto	FM	GT	LP
Interporto Bari	●	○	●
Interporto Bologna	●	●	○
Interporto Catania	○	○	○
Interporto Cervignano	●	●	●
Interporto di Nola NA	●	●	●
Interporto Livorno Vespucci	●	●	○
Interporto Marciianise CE	●	●	●
Interporto Mortara	●	●	○
Interporto Novara	●	●	○
Interporto Orte	○	○	●
Interporto Padova	●	●	●
Interporto Parma Ce.P.I.M. S.p.A.	○	●	●
Interporto Pescara	●	●	○
Interporto Portogruaro			
Interporto Prato Toscana Centrale	●	●	●
Interporto Rivalta Scrivia	●	●	●
Interporto Rovigo	●	●	○
Interporto Torino	●	●	○
Interporto Trieste	●	●	●
Interporto Vado Ligure			
Interporto Venezia	○	○	○
Interporto Verona Quadrante Europa	●	●	○

<b>Legenda</b>
<b>FM Facility Management</b>
<b>GT Gestione Terminal</b>
<b>LP Logistic Provider</b>

Dalla schematizzazione emerge che tutti i soggetti Gestori si occupano prevalentemente della gestione del patrimonio immobiliare cioè di quell'insieme di attività svolte per evitare il depauperamento e garantire un adeguato decoro dell'asset e dell'erogazione di una serie servizi centralizzati. Per far questo, oltre a garantire l'ottemperanza alla normativa cogente in materia di sicurezza, antincendio, ambientale ed in campo energetico, il gestore organizza e gestisce tutto il processo di manutenzione sino ad arrivare ad una contabilità industriale se non addirittura ad una ripartizione con criteri millesimali dei costi, nel caso in cui la gestione sia condominiale.

Anche lo scalo merci ferroviario è un asset gestito, per la maggior parte dei casi, direttamente dal soggetto Gestore o quantomeno una parte di esso, cioè l'infrastruttura di raccordo ferroviario, per la quale le prassi operative riferite al sedime ferroviario ed ai suoi impianti tecnologici, sono assimilabili ad una gestione di tipo manutentiva. Altra ipotesi invece, si ha allorquando il soggetto gestore assume il ruolo di Terminal Operator occupandosi, con personale diretto o indiretto, della terminalizzazione di convogli cargo, cioè dell'offerta di quelle attività operative che rendono interoperabili i diversi modi di trasporto nonché di altri servizi complementari ed accessori alla filiera intermodale (pesate/manutenzione materiale rotabile o di unità di trasporto intermodali/stoccaggio di UTI/ecc.). I modelli organizzativi e il ricorso all'esternalizzazione a soggetti terzi sono i più disparati.

Meno frequente è la casistica che vede il soggetto gestore dell'infrastruttura interportuale vendere a mercato servizi logistici siano essi di magazzino o di trasporto. In alcuni casi sono servizi rivolti a specifiche nicchie di mercato tralasciate dagli operatori logistici perché riferite a prodotti non combinali ed integrabili con altre classi merceologiche o capital intensive perché richiedono investimenti di customizzazione. In questo caso l'offerta assume una funzione strategica per completare la gamma dell'offerta espressa complessivamente da una infrastruttura interportuale. In altri casi, invece, l'offerta di servizi è frutto di un retaggio storico ed il riferimento potrebbe essere quello dei magazzini generali.

Sulla base di questa analisi si presenta una lettura di sintesi e complessiva che sintetizza le dotazioni hardware e software presenti negli specifici contesti operativi. Nella immagine che segue viene quindi indicata la presenza di una data caratteristica con un colore pieno, mentre l'assenza è presentata con colore non pieno.

<b>Infrastruttura Interporto</b>	ERP	CA	VS	PM	TOS	WMS	TMS
<b>Interporto Bari</b>	●	●	●	●	○	○	○
<b>Interporto Bologna</b>	●	●	●	●	●	○	○
<b>Interporto Catania</b>	○	○	○	○	○	○	○
<b>Interporto Cervignano</b>	●	●	●	●	●	●	●
<b>Interporto Livorno Vespucci</b>	●	●	●	○	○	○	○
<b>Interporto Marcianise CE</b>	●	○	●	○	●	○	○
<b>Interporto Mortara</b>	●	○	●	○	○	○	○
<b>Interporto Nola NA</b>	●	●	●	●	●	●	●
<b>Interporto Novara</b>	●	○	●	○	●	○	○
<b>Interporto Orte</b>	●	○	○	○	○	●	○
<b>Interporto Padova</b>	●	●	●	●	●	●	●
<b>Interporto Parma</b>	●	●	●	○	●	●	●
<b>Interporto Pescara</b>	●	●	●	○	●	○	○
<b>Interporto Portogruaro</b>	●	○	●	○	●	○	○
<b>Interporto Prato Toscana Centrale</b>	●	●	●	○	○	○	○
<b>Interporto Rivalta Scrivia</b>							
<b>Interporto Rovigo</b>	●	●	●	○	○	○	○
<b>Interporto Torino</b>	●	●	●	○	●	○	○
<b>Interporto Trieste</b>	●	●	●	○	●	●	○
<b>Interporto Vado Ligure</b>							
<b>Interporto Venezia</b>	○	○	○	○	○	○	○
<b>Interporto Verona Quadrante Europa</b>	●	○	●	○	●	○	○

Legenda	
ERP	Sistema per la gestione contabile
CA	Controllo accessi
VS	Video Sorveglianza
PM	Property Management
TOS	Terminal Operator System
WMS	Warehouse Management System
TMS	Transport Management System

I gestori delle infrastrutture interportuali hanno senz'altro esigenze tutte loro, tuttavia nel corso degli anni, forse perché stiamo parlando di un piccolo segmento di mercato o perché è oltremodo necessaria un'approfondita conoscenza tecnica-operativa di queste piattaforme, non è mai stato sviluppato un software orizzontale o un sistema ERP (Enterprise Resource

Planning ("pianificazione delle risorse d'impresa") che, oltre a garantire la gestione completa degli adempimenti contabili e fiscali, nel quadro della complessa normativa italiana, fosse calato in maniera precisa ed integrata in questo contesto operativo dalle caratteristiche gestionali ed operative così peculiari. Per questo motivo, ciascun soggetto Gestore, ha sopperito a questo vuoto 'step by step' con alcuni applicativi verticali, molto performanti nella gestione di specifiche esigenze, che non risultano integrati tra loro. La mancata sincronizzazione automatica comporta un aggravio nella processazione dei dati e, per di più, l'impossibilità di arrivare automaticamente ad un processo di fatturazione attiva (clienti) e/o passiva (fornitori).

Per favorire una migliore efficacia ed efficienza organizzativa sarebbe necessario ottimizzare tutti i processi organizzativi aziendali, e questo risultato si potrebbe ottenere introducendo una "spina dorsale informatica" che elimini sprechi ed errori.

Anche se i maggiori spazi di crescita, proprio per la disponibilità delle nuove tecnologie, sono evidentemente nelle procedure di dialogo tra l'interno dell'impresa e il mondo esterno, è purtroppo un dato di fatto che in queste realtà le procedure interne sono ancora limitate solo ad alcuni reparti aziendali, oppure non sono aggiornate e ottimizzate, con un conseguente rallentamento non solo dei flussi interni, ma anche della qualità, e con un degrado delle prestazioni di tutta la filiera.

## 4.2 Piano Strategico

È del tutto evidente che ai fini di una trasformazione digitale in ambito interportuale siamo di fronte, lato offerta, ad un green field, ma allo stesso tempo l'analisi della potenziale domanda ci porta a dire che, fatta eccezione per alcune realtà interportuali che sono ancora impegnate nella fase realizzativa, cioè nella costruzione delle opere edili e che quindi potrebbero essere interessate all'acquisto di un sistema informatico integrato, gli altri, nel tempo, hanno già fatto investimenti che oggi devono ancora essere ammortizzati e che tutto sommato appaiono soddisfare le esigenze della committenza.

Sulla scorta delle risultanze ottenute, che forniscono una buona visione del business, si è cercato di interpretare delle nuove esigenze di mercato che potremmo definire latenti. Particolari attività che potrebbero essere, con procedure di dialogo, ottimizzate, favorite, agevolate da una trasformazione/evoluzione digitale.

Verrebbe da dire che la piattaforma informatica FVS dovrebbe essere neutrale ed aperta, modulabile e scalabile, disponibile su cloud computing, per essere fruibile anche da dispositivi mobili e finalizzata allo scambio intelligente e sicuro di informazioni.

In particolare il FVS dovrebbe consentire lo scambio di informazioni inerenti i processi che si svolgono in un nodo logistico terrestre tra gli operatori privati (B2B o B2C) ma anche pubblici (B2A), in piena cooperazione applicativa con altri sistemi.

Con questa premessa sono stati individuati dei moduli SW le cui funzioni sono appresso descritte:

- **Modulo Safety & Security:** fornisce strumenti per la gestione degli accessi nel sedime interportuale e la possibilità di visualizzare e scaricare mappe (Planimetria/PEE/ecc.) e procedure.

Partiamo dall'assunto che tutti i nodi terrestri o la stragrande maggioranza hanno un sistema integrato di controllo accessi (sistemi SW e Hardware) e video sorveglianza. Un SW serve per censire l'anagrafica di targhe e mezzi, autorizzati, e rilevarne gli orari di ingresso-uscita, mentre un altro gestisce le immagini di contesto svolgendo una funzione di sicurezza passiva, una sorta di deterrente. La grande lacuna di questi sistemi è che hanno difficoltà a dialogare con il mondo esterno cioè con quella fetta molto rilevante di soggetti che hanno accesso ogni giorno all'interno delle infrastrutture interportuali. Stiamo parlando del personale viaggiante, conducenti di veicoli pesanti, rappresentanti o agenti di commercio che accedono, in luoghi a loro pressoché sconosciuti ignari dell'esatta ubicazione del luogo che devono raggiungere.

Il tema della sicurezza è sicuramente molto sentito, ma oggi, soprattutto in conseguenza di una crescente attività di intermediazione nei trasporti che porta ad acquistare noli su banche dati di trasporto, operatori, mezzi e driver non sono conosciuti sino all'esatto momento del loro posizionamento nel luogo in cui il flusso viene originato o destinato. Da qui nasce il suggerimento di pensare allo sviluppo di una APP che, emulando un applicativo comunemente usato, permetta di muoversi agevolmente e in sicurezza in un sistema viario. Parliamo evidentemente di un sistema che possa replicare, all'interno di ogni infrastruttura logistica terrestre, Google Map.

Indipendentemente dall'esistenza e dalla tipologia dei gate e dal sistema di controllo accessi, che potrebbero essere, anche nello stesso contesto operativo, più di uno (varco di ingresso/gate di accesso a specifiche unità immobiliari), un modulo di questo tipo può, grazie alla digitalizzazione, velocizzare ogni operazione di accesso (booking di accreditamento), ma soprattutto far muovere qualunque avventore in un ambiente conosciuto, sia per migliorare gli aspetti inerenti alla sicurezza (viabilità/rispetto segnaletica/localizzazione dei sistemi di sicurezza/PEE), ma anche per facilitare il posizionamento nel luogo di origine e/o destinazione (rintracciare il magazzino o l'ufficio). Altre funzionalità da sviluppare in base ad interfacce informatiche tra Gestore- Affidatari-Driver potrebbero consentire un posizionamento nel luogo e nel momento giusto (Unità Immobiliare/ribalta elettroidraulica/area logica).

Si tratta di un tool che può essere offerto ad una pleora di soggetti molto estesa, un'offerta che può essere rivolta agli affidatari, indipendentemente dal fatto che abbiano o meno una flotta, e dal tipo di unità immobiliare di cui hanno la disponibilità, ma anche agli operatori di trasporto. Quest'ultima categoria è numericamente molto rilevante se si considera che statisticamente ogni giorno accedono presso gli interporti circa 25.000 mezzi pesanti (>7,5 ton).

- **Modulo Building Management,** che fornisce una schedulazione e tracciamento di tutte le attività manutentive.

Dalla nostra analisi si evidenzia che pur essendo un'attività core, quella riferita alla gestione del patrimonio immobiliare, nessuno dei soggetti intervistati con un'unica eccezione rappresentata dall'Interporto Bologna, che ha un software con licenza cloud, gestisce con un apposito strumento software quest'area di business.

Quindi viene spontaneo il suggerimento che quest'area possa essere aggredita con una nuova offerta che permetta di avere una gestione centralizzata e digitalizzata di tutte le unità immobiliari e dei servizi di facility management.

La digitalizzazione del controllo tecnico ed economico dei siti favorirebbe una gestione programmata dei processi di manutenzione.

Questi sono alcuni dei processi di cui potrebbe dotarsi il modulo per semplificare la gestione economica e tecnica dell'asset immobiliare:

1. Gestione automatizzata di asset ed immobili a livello di contratti, personale impiegato, clienti e fornitori;
2. Mappatura di siti, impianti e macchinari con relativo archivio documentale (manuali di uso e manutenzione/certificati/ecc.);
3. Gestione programmata di tutte le attività di facility, dei processi di manutenzione e monitoraggio costi con allocazione industriale;
4. Pianificazione del calendario attività e monitoraggio dei flussi di lavoro in real-time.

I vantaggi sembrano evidenti laddove un simile modulo può favorire il controllo totale dei processi, una razionalizzazione dei costi tecnici e manutentivi scaturenti da un più efficiente coordinamento delle risorse, ma soprattutto un'ottimale calendarizzazione degli interventi ed una visibilità in tempo reale dello Stato Avanzamento Lavori.

Potrebbe essere una specie di sistema di property che, oltre a favorire l'ottemperanza a tempistiche cogenti (Sistema antincendio/Cabine elettriche media-alta tensione/Analisi del Refluo/dichiarazione FGAS/Impianti di elevazione/ecc.), serve anche per l'upload di documentazione che deve arrivare all'organo di gestione da parte degli affidatari (esempio CPI magazzino/schede tecniche merce pericolosa immagazzinata/ecc.).

- **Modulo Terminal**, uno specifico tool per la digitalizzazione di check-list prodotte nella fase di turnaround. Mutuando un termine tecnico d'uso nel campo aeronautico, il turnaround, nel contesto operativo di uno scalo merci, riguarderebbe un insieme di attività ispettive che attengono al sistema sicurezza e qualità, eseguite durante la sosta di un convoglio cargo, prima dell'effettuazione delle operazioni di trasbordo (scarico-ricarico), ovvero, all'arrivo e alla ripartenza di un treno merci.

Sono processi critici che rendono solidalmente responsabili una serie di attori (vettore ferroviario/detentore del materiale rotabile/gestore della rete ferroviaria IFN/Terminal Operator/ecc.), peraltro assoggettati al controllo e alla vigilanza di appositi organismi (ANSF) che oggi non condividono specifici strumenti informativi. Processi gestionali che allo stato attuale sono maggiormente incentrati su aspetti formalmente esimenti in tema di corresponsabilità civile, piuttosto che sull'ottimizzazione dell'efficacia ed efficienza.

Sarebbe dunque un progetto mirato a sviluppare un sistema di total operational safety and quality support per le operazioni a terra nello scalo ferroviario basato sulla digitalizzazione delle operazioni chiave nella gestione del turnaround di ogni convoglio cargo e dei passaggi di consegna tra vari soggetti dell'operativo.

Dalle check-list su supporto cartaceo si passerebbe all'inserimento di nuove check-list rivisitate su supporto informatico, nelle quali tutti i dati sono inseriti ed esportati ai vari livelli di competenza e tra i vari stakeholder, fino ad arrivare alla digitalizzazione della lettera di vettura.

Il vantaggio di un simile strumento che potremmo definire "Daily Journal" è quello di dare una foto reale delle operazioni di routine, eliminare ridondanza di attività di

editing, ma anche di identificare rischi latenti e potenziali anomalie nelle procedure, nelle attrezzature, nell'addestramento e nella componente fattore umano.

Una leva sul monitoraggio delle prestazioni, fondamentale nel contesto della gestione aziendale per le strategie di medio-lungo termine.

### **4.3 Esigenze di interoperabilità**

Il FVS e ancor più i tre tool del paragrafo precedente hanno l'esigenza di avere un elevato grado di interoperabilità, dovendo interagire e funzionare con altri prodotti o sistemi maturi. Sistemi informativi eterogenei devono dialogare tra loro, attivando in modo automatico dei processi elaborativi per lo scambio di informazioni a livello di applicazioni. Il flusso delle informazioni dev'essere potenzialmente ininterrotto, quasi senza soluzione di continuità per le parti, le funzionalità e i dati che i gestori dei vari sistemi coinvolti sceglieranno di rendere interoperabili.

Ma per lo sviluppo di una cooperazione applicativa occorre analizzare il livello applicativo di questo scambio dati o di eventuali soluzioni intermedie, come potrebbe essere un'interfaccia web.

Le modalità di realizzazione e di fruizione sono un aspetto talmente importante, proprio perché va a caratterizzare la "cooperazione applicativa", per la cui trattazione verrebbe di suggerire di creare degli appositi gruppi di lavoro verticale composti da modellatori e analisti, con un coinvolgimento dei vari operatori economici ed Enti che possono trarre vantaggi dall'interoperabilità.

Lo scopo è quello di definire protocolli di comunicazione e formato dei dati, cioè gli strumenti essenziali per l'interoperabilità sintattica oltre agli aspetti che riguardano la sicurezza e la riservatezza dei dati.

Inoltre, tecniche e strumenti di integrazione possono essere preferibili anche se valutate con un approccio economico- aziendale, che può avere effetti sul costo di sviluppo nonché sul target price di vendita del prodotto.

## 5 Considerazioni strategiche per la promozione del trasporto intermodale

A livello operativo l'indirizzo generale delle recenti politiche dei trasporti, teso a rafforzare un dialogo sempre troppo debole tra le infrastrutture lato mare, quali sono i porti, e quelle lato terra, ossia interporti in primis e piattaforme logistiche, spesso sottratti a logiche di sistema nazionale è ritenuto indispensabile. UIR ritiene che tale spinta debba essere equamente distribuita, agendo da una parte su necessarie integrazioni di tipo tecnico-infrastrutturale, mentre dall'altra orientandosi su leve di maggior carattere operativo-gestionale.

Si ritiene fondamentale favorire l'integrazione e la pianificazione tra porti e interporti sia dal punto di vista infrastrutturale (nel lungo periodo, attraverso la rimozione dei colli di bottiglia della rete ferroviaria, in termini di modulo o di sagoma, o stradale), sia dal punto di vista operativo-gestionale (semplificazione delle procedure di transito, sviluppo e proposta di specifiche soluzioni per il trasporto via treno, coordinamento dei flussi di informazioni tra sistemi al fine di migliorare la gestione dei processi portuali (PCS) e ferroviari (PIL RAIL), sviluppo corridoi doganali ferroviari a livello nazionale e non regionale).

In termini di dicotomia esistente tra interporti e piattaforme logistiche, la logica sottostante alla concentrazione dei traffici che si è applicata al settore marittimo-portuale, deve essere utilizzata come linea guida nello sviluppo futuro delle infrastrutture interportuali esistenti. Sono infatti i flussi di merci che selezionano i nodi portuali ed interportuali da scalare, non viceversa. Si può pertanto affermare che non sono necessari investimenti atti a creare nuovi interporti, in quanto si è ben distanti dalla saturazione delle strutture già esistenti all'interno del panorama nazionale.

I servizi di manovra dovrebbero essere armonizzati e unificati rispetto al gestore del terminal intermodale anche in relazione alle prescrizioni dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti. Dove a livello interportuale esiste un gestore unico occorre che questo soggetto gestisca anche la parte di manovra e sarebbe auspicabile che i servizi di ultimo miglio fossero svolti, ove possibile, dalle stesse società interportuali o loro società di scopo al fine di rendere il servizio neutrale e competitivo nei confronti delle imprese ferroviarie.

In termini di azioni inerenti la fiscalità si propone che per la realizzazione di opere e di lavori pubblici negli interporti possa essere corrisposto ai soggetti gestori di interporti un contributo pari a una certa percentuale dei diritti accertati dagli Uffici delle Dogane insediati nell'area interportuale stessa.

Al fine di promuovere i servizi di trasporto intermodale, un'azione rilevante e dirompente potrebbe essere l'inserimento di nuovi contributi a beneficio anche di anelli della filiera intermodale (Shunting/THC/ecc.) che non siano le Imprese Ferroviarie o i Multimodal Transport Operator (MTO), che a loro volta contribuirebbero a migliorare la competitività dell'intermodalità.

Esclusione dalla procedura VIA delle piattaforme logistiche da realizzare negli interporti (come del resto avviene per tutte le piattaforme logistiche al di fuori delle aree interportuali e con cui gli interporti debbono confrontarsi e competere) e di limitare l'assoggettamento a VIA di competenza regionale ai progetti di nuovi terminali intermodali (dove effettivamente possono essere movimentate anche merci pericolose).

I suddetti temi vengono analizzati in dettaglio nei paragrafi successivi.

## 5.1 Cluster mare-terra

Sul tema inerente la valorizzazione delle connessioni terrestri in ambito portuale, spesso prevalgono ancora logiche campanilistiche piuttosto che vere e proprie strategie che tengano conto di un miglioramento dell'efficienza complessiva del sistema logistico.

Pensare che il potenziamento o addirittura la realizzazione ex-novo di infrastrutture di raccordo ferroviario possano aumentare i volumi delle infrastrutture marittime, che assolvono alla funzione di gateway, sembrerebbe una non verità assoluta. I traffici generati e/o attratti da quei nodi sono di prossimità e la modalità ferroviaria non darebbe alcun beneficio in termini di risparmi economici. Seppur i modelli logistici degli armatori sono in continua evoluzione è evidente che i porti da scalare sono quelli che permettono alle compagnie di servire i mercati più dinamici. Difficilmente opteranno per un nuovo paradigma organizzativo laddove il modello logistico attuale è efficace ed efficiente ed imperniato su un'attività core, come quella marittima.

Il concetto di retro-portualità dev'essere pertanto ammodernato. Un conto è il cluster mare-terra cioè la relazione fra un porto ed una piattaforma terrestre che può servire per amplificare le capacità operative di entrambe le infrastrutture laddove ci sono problemi di congestionamento o limiti strutturali, e un conto è la connessione funzionale alla logistica terrestre dei container.

**L'obiettivo dell'integrazione porti-interporti deve tendere verso una semplificazione delle procedure di transito, sviluppo e proposta di specifiche soluzioni per il trasporto via treno, coordinamento dei flussi di informazioni tra sistemi al fine di migliorare la gestione dei processi portuali (PCS) e ferroviari (PIL RAIL), sviluppo dei corridoi doganali per l'attuazione del concetto di banchina lunga o lunghissima.**

Di seguito si riporta una schematizzazione tabellare, che descrive le possibili forme di integrazione funzionale tra un sistema portuale ed una piattaforma intermodale interportuale.

<b>LE RAGIONI DI UN'INTEGRAZIONE TRA PORTI ED INTERPORTI</b>	
<b>FUNZIONE DELL'INTERPORTO</b>	<b>GIUSTIFICAZIONE ROTTURA DI CARICO</b>
<b>Retroporto</b>	Trasferimento attività portuali in un'area non congestionata, "allungamento" della banchina
<b>Inland terminal</b>	Raccolta delle merci con origine o destinazione in un'area produttiva o di consumo
<b>Gateway</b>	Smistamento intermodale delle merci con origine o destinazione portuale o destinazione o origine non locale

L'insieme delle considerazioni sopra effettuate attiene puramente all'ambito organizzativo-gestionale, tralasciando appositamente le note barriere infrastrutturali (sagome, moduli, peso e velocità) le quali sono ben conosciute dagli esperti del settore.

## **5.2 Interporti e Piattaforme logistiche**

È necessario porre la massima attenzione al concetto di "interporto" e di "piattaforma logistica", in quanto sono due livelli distinti dalla componente intermodale, e non solo, che spesso vengono utilizzate in modo indistinto. A nostro parere, in ambito di pianificazione e programmazione nazionale, sono da mantenere distinti perché, pur utilizzando spesso entrambi la modalità ferroviaria, hanno obiettivi e logiche di azione spesso molto differenti. Gli interporti lavorano spesso in un'ottica di sistema e in sinergia con il gestore della rete ferroviaria nazionale o di altre infrastrutture nodali (in particolare i porti), mentre le piattaforme logistiche hanno un'ottica maggiormente privatistica e possono anche privilegiare modalità di trasporto meno sostenibili.

Questi due livelli spesso viaggiano su mondi coesistenti, come è ovvio che sia a livello strutturale, ma sono diversi anche come mercato di riferimento e caratteristiche operative. Una piattaforma logistica classica ha una percentuale del 30-40% (in continua crescita) di operatori del settore "espresso" per l'ultimo miglio che deve e vuole rimanere a ridosso delle aree densamente abitate (e-commerce) e non è interessata al bacino portuale di riferimento. In questo senso ciò che conta è il posizionamento per il servizio capillare di distribuzione.

Le piattaforme logistiche non includono necessariamente terminal intermodali, in quanto sono dotate di magazzini che sono il riferimento di linee camionistiche in autonomia funzionale per collegare la rete distributiva aziendale. Solo un interporto integra questi aspetti in un'unica struttura integrata, e spesso ha svolto negli anni il ruolo di proprietario,

finanziatore/investitore e talvolta gestore dei terminal stessi. Non si deve quindi considerare un interporto soltanto come luogo di semplice interscambio modale.

Dato per acquisito che l'intermodalità è conveniente in maniera direttamente proporzionale alla distanza tra nodi logistici, il mercato dimostra come un interporto funzionante renda disponibili collegamenti ferroviari con numerosi porti, non necessariamente vicini o con altri terminali intermodali, sia in campo nazionale ma soprattutto attraverso relazioni internazionali.

In tema di catena logistica, ci sembra inoltre opportuno non limitarsi ai nodi Core, individuati dalla Commissione Europea nell'ambito dei regolamenti 1315/13 e 1316/13 sulla rete TEN-T, ma includere la rete "comprehensive", comprendente sia interporti che effettuano volumi di traffico importanti e insistono su rete ferroviaria core che quelli che non hanno ancora sviluppato oggi a pieno la propria funzionalità, in un'ottica di sviluppo strategico futuro del trasporto ferroviario e intermodale, ma allo stesso tempo interporti che già oggi

L'interesse esclusivo per le infrastrutture già "mature", infatti può essere estremamente riduttivo, in quanto tra essi rientrano solamente i terminal che già da anni hanno sviluppato la propria operatività e che già garantiscono determinati quantitativi di flussi, tralasciando tutti gli altri interporti (core o comprehensive) che hanno soltanto recentemente avviato tale attività o in fase di start-up ma che potrebbero avere elevate potenzialità di sviluppo nel breve/medio periodo.

Nella tabella sottostante sono riportati i dati circa le strutture e la capacità produttiva degli interporti, le quali presentano ampi margini di crescita in quanto si è ben lontani dalla saturazione delle aree e dei traffici, argomentazioni che avvalorano la tesi per cui non è necessario creare nuove strutture interportuali.

<b>Strutture e capacità produttive degli interporti</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>
Aree destinate all'attività interportuale	31.455.092	35.791.076
Aree disponibili per l'attività interportuale	26.741.151	30.277.135
Aree infrastrutturate per l'attività interportuale	19.544.499	21.080.483
Aree verdi	2.801.656	3.321.656
Aree terminalistiche	2.725.249	3.143.233
Aree logistiche	5.156.479	5.571.329
<b>Traffico ferroviario</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>
TEU movimentati	1.917.229	1.976.234
Treni intermodali annui	47.616	49.797
Carri ferroviari	134.347	153.186

La logica sottostante alla concentrazione dei traffici che si è applicata al settore marittimo-portuale, deve essere utilizzata come linea guida nello sviluppo futuro delle infrastrutture interportuali esistenti. Sono infatti i flussi di merci che selezionano i nodi portuali ed

interportuali da scalare, non viceversa. **Si può pertanto affermare che non sono necessari investimenti atti a creare nuovi interporti, in quanto si è ben distanti dalla saturazione delle strutture già esistenti all'interno del panorama nazionale.** Il concetto di Piattaforma Logistica Territoriale, che talvolta viene utilizzata nei documenti ministeriali o di altre fonti, si ritiene sia da affrontare in una logica di sistema a livello nazionale, in sinergia tra le infrastrutture interportuali, i porti e il gestore della rete ferroviaria, senza dimenticare i dettami imposti dall'Unione Europea.

### 5.3 Manovra ferroviaria

Ulteriore aspetto di rilevanza fondamentale per le attività di un interporto è il tema delle connessioni di ultimo miglio sia dal punto di vista infrastrutturale che dei servizi di manovra. L'intervento fisico, infatti spesso richiede opere di piccola scala ma che consentono di accrescere la funzione intermodale e logistica dei distretti industriali dislocati sul territorio. Di fondamentale importanza risulta anche il ripristino di fasci ferroviari a servizio di banchine e piazzali portuali dedicati a specifiche filiere logistiche, al fine di ricevere in maniera adeguata i carichi smistati/consolidati anche dagli interporti o diretti verso gli stessi.

**Parallelamente occorre discutere e risolvere il tema delle manovre ferroviarie attraverso un approccio metodologico che secondo il principio dell'Autorità di Sistema e del relativo ambito territoriale di area vasta coordini porti, retro-porti e strutture interportuali, facendo "buon uso" degli strumenti normativi e istituzionali in vigore, costituendo un modello per il conseguimento di economie di scala, di scopo e di rete nei servizi ferroviari.**

Per sostenere lo sviluppo intermodale occorre anche evitare che ci siano inutili frammentazioni nella "catena terrestre" che rendano ancor più difficile e costosa la gestione rispetto al trasporto stradale. Deve essere creata un'armonizzazione e unificazione del servizio di manovra rispetto al gestore del terminal intermodale in modo da allineare le esigenze operative dei binari di carico e scarico con la gestione dei binari di presa e consegna. Dove già oggi a livello interportuale esiste un gestore unico del/dei terminal occorre che si valuti la convenienza a che questo soggetto gestisca anche la parte di manovra. Inoltre sarebbe auspicabile che i servizi di ultimo miglio e manovra fossero svolti, ove possibile, dalle stesse società interportuali o loro società di scopo al fine di rendere il servizio neutrale e competitivo nei confronti delle imprese ferroviarie.

A tal proposito, alla luce delle delibere emanate dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti, con particolare riferimento alla delibera n. 104/2015 e successive modifiche e integrazioni della stessa, gli interporti ritengono che sia necessario raggiungere accordi ad hoc con RFI e con le altre autorità di regolamentazione del settore.

## 5.4 Fiscalità

In campo fiscale un tema particolarmente rilevante per il settore interportuale è la possibile conversione della tassazione IMU, ritenendo che tale misura di defiscalizzazione, magari estesa alle imprese e agli operatori e, tra questi, a maggior ragione a quelli con raccordo all'impianto ferroviario interportuale, non possa che rappresentare un importante sostegno finanziario e un significativo incentivo per l'intermodalità.

Relativamente all'IMU applicata sugli immobili localizzati nelle infrastrutture interportuali, analogamente a quanto sta avvenendo per i nodi logistici marittimi, alcune infrastrutture interportuali hanno ottenuto un classamento delle strutture in categoria E/1 che li rende di fatto già esenti dai relativi riflessi tributari. La qualificazione di 'Immobili a destinazione particolare' propria delle stazioni di servizi per trasporti terrestri, che fanno parte del gruppo E1, discende dalla natura di pubblico interesse svolta da tali infrastrutture e ancor più dal rapporto di vincolo degli immobili, in esse ricompresi, che hanno un rapporto di strumentalità diretta con la tecnica di trasporto di natura multimodale.

In tal senso andrebbe agevolato l'iter tecnico-burocratico che ciascuna infrastruttura dovrà intraprendere per modificare l'originaria nomenclatura catastale (categoria D8) attribuita alle strutture, pensando invece di qualificare i nodi di scambio modale, individuati nelle L.L. 240 e 341, con lo stato giuridico di ZES (Zona a Economia Speciale).

Al fine di poter creare una dotazione finanziaria a favore dell'infrastrutturazione pro intermodalità, **si propone che per la realizzazione di opere e di lavori pubblici negli interporti possa essere corrisposto ai soggetti gestori di interporti un contributo pari a una certa percentuale (cinque per cento ad esempio) dei diritti accertati dagli Uffici delle Dogane insediati nell'area interportuale stessa.**

## 5.5 Incentivi all'intermodalità

Quanto contenuto in tutti i documenti di politica dei trasporti nazionale fotografa un'Italia sempre più divisa le cui origini sono solo in parte attribuibili all'effetto di politiche di diversione modale attuate in altri Paesi, ma anche conseguenza di limitazioni esogene di sistema che vanno oltre la volontà degli operatori del trasporto ferroviario (asimmetria dei flussi di trasporto, problemi infrastrutturali e normativi nazionali, mancato investimento "politico" nel trasporto ferroviario).

Posto come assunto che l'aumento della quota modale ferroviaria del trasporto delle merci sarà direttamente proporzionale al contributo dato dallo sviluppo di nuove relazioni o da un aumento della frequenza di quelle già esistenti, speriamo che le forme di contribuzione oggi previste (dal Ferrobonus al c.d. sconto traccia) possano riuscire a compensare maggiormente

l'endemico squilibrio di flussi, soprattutto in considerazione del positivo contributo ambientale connesso ai servizi ferroviari.

In tal senso, anche dando per scontato che il contributo potrà cumularsi con altre forme di incentivo, come ad esempio la sterilizzazione del pedaggio delle rete ferroviaria o gli aiuti disposti da leggi regionali finalizzate allo sviluppo dell'intermodalità, riteniamo che dovendosi applicare i limiti stabili in ambito comunitario in materia di 'Aiuti di Stato' in tema della misura massima di contribuzione, temiamo che l'aiuto possa essere comunque modesto. Ci sentiamo quindi di suggerire di inserire anche nuovi contributi a beneficio anche di altri anelli della filiera comodale (es. aiuti ai terminal – THC, aiuti manovra ultimo miglio – shunting, ecc...) che a loro volta contribuirebbero a migliorare la competitività dell'intermodalità. Inoltre, siccome il mercato ha bisogno di far affidamento su driver certi, visibili e misurabili, andrebbe individuata una modalità di erogazione dei flussi finanziari che tenga conto dei reali impegni di cassa degli operatori beneficiari.

## 5.6 Semplificazione dei procedimenti

Con il D.Lgs. n. 152/2006 emanato in attuazione della L. 15.12.2004 n. 308, il governo ha proceduto al riordino e al coordinamento delle disposizioni in materia ambientale, recependo altresì la direttiva 27.6.2001 n. 2001/42/CE, concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente.

Il D.Lgs. 152/2006 (come modificato con D.Lgs. 16.1.2008 n. 4) ha inserito, tra i progetti da assoggettare a VIA in sede nazionale (art. 7 e allegato II, punto 15), quelli relativi agli "Interporti finalizzati al trasporto merci e in favore dell'intermodalità di cui alla legge 4 agosto 1990. n. 240 e successive modifiche ... " quando nella medesima legge, tra i progetti da assoggettare a VIA in sede regionale, (allegato IV punto 7e), vi erano già gli "interporti, piattaforme intermodali e terminali intermodali".

Nei fatti non essendovi differenze di servizi e di funzioni tra i vari interporti sarà necessario uniformare le valutazioni ambientali per tutti gli interporti sottoponendoli, ove previsto, alla VIA in sede regionale.

Inoltre essendo gli interporti, come noto, delle aree logistiche ed intermodali complesse, nelle quali sono presenti sia piattaforme logistiche che terminali intermodali, si chiede di escludere dalla procedura VIA le piattaforme logistiche da realizzare negli interporti (come del resto avviene per tutte le piattaforme logistiche al di fuori delle aree interportuali e con cui gli interporti debbono confrontarsi e competere) e di limitare l'assoggettamento a VIA di competenza regionale ai progetti di nuovi terminali intermodali (dove effettivamente possono essere movimentate anche merci pericolose).

## 6 Action Plan

Le analisi e le valutazioni del contesto di policies a livello europeo, nazionale e regionale sviluppate nel capitolo precedente hanno messo in evidenza la rilevanza delle aspettative da parte dei policy makers rispetto ai temi della mobilità sostenibile nel settore del trasporto merci e al sostegno a politiche industriali per lo shift modale dalla strada alla rotaia, oltretutto il supporto allo sviluppo dei carburanti alternativi ai combustibili fossili tradizionali e all'innovazione in grado di apportare un contributo alla decarbonizzazione del sistema dei trasporti e alla valorizzazione della logistica territoriale.

Il ruolo degli interporti, quali strumento operativo per l'efficiamento delle catene logistiche e dei trasporti, è sostenuto in maniera diretta ed indiretta da quel tipo di policies, che potranno essere operativamente valorizzate da scelte strategiche da parte delle società di gestione interportuale. In particolare, l'obiettivo di questo capitolo è quello di indicare le principali linee di indirizzo strategico per lo sviluppo del ruolo degli interporti comprendente sia linee di azione a breve, medio e lungo termine, sia indicazioni per un'attività di stakeholders engagement che contribuisca al successo di strategie collaborative con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, le Regioni, il Gruppo FS e le imprese ferroviarie.

A seguito di un confronto più puntuale sia con lo Steering Committee di progetto, costituito dai membri degli interporti di Verona, Bologna e Trieste indicati dal Consiglio direttivo di UIR sia di un confronto più ampio con i rappresentanti di tutti i principali interporti, di seguito vengono proposte 10 azioni di breve, medio e lungo periodo, suddivise in quattro macrotipologie differenziate a seconda del target specifico:

- A. Azioni istituzionali
- B. Azioni specifiche per lo sviluppo dell'intermodalità ferroviaria
- C. Azioni per la promozione dell'innovazione tecnologica e lo sviluppo di iniziative congiunte fra soci UIR
- D. Azioni di stakeholders engagement e di comunicazione

### **A) Azioni istituzionali**

- 1) *Completare l'iter legislativo della riforma e sostenere l'evoluzione del quadro normativo generale in materia di interporti e piattaforme logistiche intermodali alla luce degli indirizzi e delle iniziative dell'UE nel settore dei trasporti e dell'intermodalità*

L'obiettivo della legge di riforma degli interporti è disporre di un quadro programmatico ampio, attraverso lo strumento di un Piano generale per l'intermodalità, da inserire nell'ambito dei documenti di pianificazione dei trasporti del MIT, in coerenza con i corridoi transeuropei di trasporto. L'obiettivo è di avere una maggior coerenza fra politiche UE, politiche nazionali attraverso nuovi e specifici organismi e strumenti di coordinamento, fra cui l'identificazione della manovra ferroviaria quale elemento di interesse economico generale al

fine di valorizzare l'efficienza, l'economicità, l'ottimizzazione, la sicurezza d'esercizio, ma anche il rispetto degli interessi di tutti i fruitori del servizio.

2) *Coordinare e omogeneizzare gli interventi su scala macroregionale per favorire le relazioni di sistema: interporti-inteporti e/o piattaforme intermodali e porti-interporti*

Lo sviluppo dei traffici portuali unitizzati (container e semi-rimorchi integrati con linee marittime Ro/Ro da e per la portualità) è sicuramente il driver del cambiamento prevedibilmente più rilevante per il sistema dei trasporti in generale e per la rete degli interporti nello specifico. Le politiche delle regioni del Nord Ovest (Stati Generali della Logistica del Piemonte, Liguria e Lombardia) e quelle previste nel Nord Est sono un primo esempio di tentativo condiviso di coordinamento e omogeneizzazione degli interventi di sostegno allo sviluppo ed efficientamento di questi traffici intermodali (anche attraverso politiche di sviluppo di gateway), sebbene con fondi molto limitati e con ampi margini di sviluppo. Anche le iniziative promesse nell'ambito del Piano Operativo Nazionale Reti e Mobilità 2014-2020 relative alle Aree Logistiche Integrate (ALI) nelle cinque regioni del Sud Italia interessate dal programma possono essere ulteriormente valorizzate all'interno di una strategia nazionale più ampia. Questo tipo di politiche macroregionali, che sviluppano economie di rete e favoriscono le relazioni di qualità porti-interporti, evidenziano un approccio che andrebbe inserito in modo strutturato anche nell'ambito della Conferenza Nazionale di Coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale prevista sotto la presidenza del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, in modo da rafforzare il ruolo di queste politiche e ridurre il rischio di potenziali distorsioni fra i diversi contesti territoriali.

3) *Sostenere una migliore programmazione, prevedibilità e durata dei meccanismi di contribuzione al trasporto ferroviario ai diversi livelli, con misure che prevedano anche i soggetti di gestione degli interporti quali beneficiari*

L'analisi delle politiche a supporto del trasporto ferroviario a livello transfrontaliero, nazionale e regionale evidenzia una forte eterogeneità nelle modalità di gestione degli strumenti, nella rilevanza dei contributi, nella durata e nell'evidenziazione di target specifici, portando a forme di potenziali distorsioni del mercato. Ad esempio, la più rilevante politica di supporto allo sviluppo dei traffici intermodali ferroviari in Italia è sicuramente quella sviluppata dalla Confederazione elvetica, che però incide sostanzialmente solo sul corridoio TEN-T Reno Alpi ed in particolare sui traffici della Regione Logistica Milanese (un'area definibile dal perimetro del poligono con ai vertici gli impianti di Novara, Rivalta Scrivia, Piacenza e Brescia) e in maniera molto limitata in altri contesti. Questo avviene sia per specifiche indicazioni di policy elvetica (evitare possibili istradamenti anomali sottraendo traffici ad altre direttrici quali l'asse del Brennero o del Moncenisio) sia per restrizioni tecniche. Anche le singole iniziative regionali, se non coordinate, possono potenzialmente portare a fenomeni distorsivi, sebbene con portata molto più limitata.

La piena condivisione a diversi livelli (transfrontaliero, nazionale e regionale) delle indicazioni generali dei principi economici e ambientali di erogazione è un elemento di chiarezza rilevante per gli investitori del settore che necessariamente hanno un'ottica di medio lungo periodo per ammortizzare gli investimenti effettuati. Ad esempio, UIR intende evidenziare la necessità di un sostegno specifico allo sviluppo di treni da e per nodi dove le restrizioni infrastrutturali delle reti di accesso ai nodi in termini di lunghezza modulo, sagoma, necessità di locomotori di spinta, al fine di mitigare gli effetti negativi derivanti dall'impossibilità di valorizzare la piena

produttività del sistema ferroviario. UIR intende altresì supportare nell'iter tecnico-burocratico le Regioni intenzionate a favorire il processo di diversione modale con sussidi integrativi, adottando le soluzioni atte ad evitare possibili limitazioni dovute al cumulo di interventi e/o altri fattori limitativi.

- 4) *Sviluppare iniziative di efficientamento della filiera intermodale e di specifici corridoi, ricorrendo anche a forme di digitalizzazione spinta, in collaborazione con le Autorità di Sistema Portuale e gli Enti pubblici di controllo*

Attraverso lo sviluppo di specifiche iniziative di marketing e di sviluppo commerciale, le società di gestione degli interporti sono in grado di poter valorizzare iniziative tese a ridurre i costi degli interscambi delle informazioni nelle fasi di import-export, ad esempio promuovendo le iniziative della Piattaforma Logistica Nazionale, dei fast corridors doganali, estendendo alle imprese localizzate negli interporti i vantaggi derivanti dal far parte dei Port Community Systems (PCS) e integrando anche il sistema informativo del Gruppo Ferrovie dello Stato per i traffici merci (PIL- Piattaforma Integrata della Logistica), anche in logiche intercontinentali (sviluppo traffici verso la Russia e la Cina).

## **B) Azioni specifiche per lo sviluppo dell'intermodalità ferroviaria**

- 5) *Portare a termine il procedimento di delibera dell'Authority dei Trasporti teso a definire le modalità più idonee per garantire il miglior compromesso fra tutela della concorrenza ed efficienza nella gestione dei servizi di manovra ferroviaria*

L'obiettivo deve essere quello di garantire la piena sicurezza degli impianti e l'imparzialità dell'utilizzo attraverso il coordinamento generale da parte dell'organo di gestione dello scalo di tutte le attività operative, anche quelle espletate all'interno di un'infrastruttura di raccordo, affinché tutte le attività di produzione del treno siano pienamente efficienti: 1. piano di occupazione dei binari di arrivo e partenza, 2. piano di attività della manovra di ultimo miglio; 3. programmazione oraria delle attività di handling; 4. accettazione delle merci booking, stoccaggio; 5. attività di manovre ferroviarie accessorie e funzionali alla produzione del "prodotto treno"; 6. attività terminalistiche accessorie e funzionali alla produzione del "prodotto treno". Questo risultato può essere sviluppato anche attraverso contratti di rete.

- 6) *Ottimizzare la pianificazione territoriale, contribuendo ad identificare le migliori connessioni infrastrutturali in un quadro caratterizzato dal pieno sfruttamento delle economie di scala dei singoli interporti anche attraverso la sottoscrizione di contratti di rete fra i diversi terminal ferroviari*

La competitività del sistema ferroviario dipende da aspetti infrastrutturali e da modelli organizzativi dei servizi. Per quanto riguarda gli aspetti infrastrutturali, l'obiettivo è di superare le restrizioni di linea che non permettono lo sviluppo di treni a standard europei, treni lunghi 750 metri (oggi 500-600 m), con peso trainabile di 2000 tonn (oggi 1600 tonn), con sagoma adeguata e la possibilità di utilizzo notturno della rete AV. Per quanto concerne i modelli organizzativi è necessario tener conto che a causa dell'elevato valore degli investimenti in conto capitale per il materiale rotabile (locomotori e carri) e delle rigidità dell'utilizzo dello stesso a causa di barriere tecnologiche e operative (attrezzaggio del

segnalamento, omologazioni e certificazioni, etc), il settore ferroviario richiede il raggiungimento di specifiche economie di scala per poter esprimere livelli di produttività e di efficienza economica comparabili con le alternative stradali. Gli interporti devono poter essere catalizzatori di iniziative tese a concentrare al proprio interno attività di supporto alle imprese ferroviarie al fine di poter ridurre i costi e ridurre le inefficienze (ad esempio corse a vuoto dei locomotori, tempi di manutenzione dei carri elevati, etc), anche attraverso il coordinamento con impianti privati localizzati nelle vicinanze.

Le attività di supporto alle scelte localizzative delle imprese ferroviarie/imprese di manutenzione carri e locomotori/depositi locomotori possono essere valorizzate da meccanismi incentivanti sul modello di quanto previsto dalle recenti iniziative governative per la riduzione dei costi di gestione delle aree portuali per le iniziative a supporto del trasporto ferroviario.

Un sostegno a quest'approccio potrebbe venire da potenziali iniziative di carattere generale da parte delle Regioni per la riduzione dei costi di manovra ferroviaria, coordinati con UIR, possibili attraverso la riduzione dei costi di utilizzo dei mezzi di manovra. Questa riduzione dei costi, sul modello di quanto già sviluppato da alcune Autorità di Sistema Portuale e mutuando iniziative già intraprese dalle Regioni per il supporto al sistema ferroviario regionale, potrebbe avvenire attraverso l'acquisto da parte delle Regioni dei mezzi e la successiva messa a disposizione degli operatori, con canoni calmierati, a fronte di un obbligo di valorizzazione dell'asset per lo sviluppo di traffici ferroviari nella regione

Lo sviluppo di questa tipologia di azioni dovrebbe ricadere all'interno di policy più ampie in cui gli interporti si candidano ad essere chiari catalizzatori di una nuova governance anche dal punto di vista della pianificazione territoriale, promuovendo tavoli di lavoro con le amministrazioni comunali e regionali nell'ottica di identificare azioni per limitare il consumo non controllato di territorio e valorizzare le infrastrutture esistenti. L'obiettivo è quello di aumentare l'efficienza logistica e trasportistica del sistema, destinando ad esempio specifiche aree dotate di infrastrutture efficienti e in linea con i parametri europei, alla localizzazione delle attività complementari e sinergiche all'obiettivo generale di una maggior sostenibilità economica, sociale e ambientale del sistema di trasporto merci.

### **C) Azioni per la promozione dell'innovazione tecnologica e lo sviluppo di iniziative congiunte fra soci UIR**

#### *7) Ottimizzare la distribuzione dell'ultimo miglio, anche attraverso accordi specifici con le Amministrazioni Comunali di riferimento*

La localizzazione degli interporti nei pressi di aree metropolitane o grandi centri può favorire lo sviluppo di iniziative innovative nell'ambito della city logistics ed iniziative congiunte fra soci UIRR possono portare a promuovere le forme di efficientamento del sistema dei trasporti e distributivo (coefficienti di riempimento, back hauling, servizi di van-sharing per la logistica urbana, navettamenti verso le cargo city aeroportuali, gestione accentrata dei pallet, etc)

#### *8) Sviluppare innovazioni organizzative e tecnologiche a vantaggio delle attività logistiche e immobiliari localizzate all'interno degli interporti*

Questa azione può essere sviluppata attraverso lo scambio di know-how e best practices di attività sviluppate dalle società di gestione dei servizi interportuali a supporto delle attività di gestione immobiliare (ad esempio piani di efficientamento energetico, modalità di gestione dei rapporti contrattuali, etc), dei servizi logistici (verifica degli standard contrattuali, etc) e di facility management (ad esempio security, pulizia, infrastrutture, TLC, officine condivise.)

*9) Stimolare la ricerca e l'innovazione attraverso progetti sperimentali con particolare riferimento a quelli in grado di accrescere la sostenibilità ambientale*

Sviluppare un piano coordinato per incrementare la sostenibilità ambientale del sistema dei trasporti su strada, veicolando risorse sui nodi della rete, tra cui anche gli interporti, che possono diventare i centri propulsivi per l'implementazione di nuove tecnologie e nuove pratiche operative volte a mitigare l'impatto ambientale delle tratte su strada, favorendo gli alternative fuels, tra cui l'LNG per i traffici di media e lunga distanza, i mezzi elettrici per la distribuzione di ultimo miglio e all'interno degli interporti. In contesti specifici e attraverso iniziative pilota, lo sviluppo di sistemi elettrici driverless può contribuire ad aumentare i livelli di sicurezza del sistema e a ridurre gli impatti ambientali generali della presenza di interporti. La disponibilità di aree con ampia viabilità interna è spesso il primo criterio per permettere iniziative pilota di utilizzo di veicoli a guida autonoma per il trasporto merci, pertanto gli interporti si prestano a iniziative anche di tipo sperimentale che permettono di valorizzare il ruolo di soggetti innovatori nelle catene logistiche.

#### **D) Azioni di stakeholders engagement e di comunicazione**

*10) Favorire l'adozione di azioni di stimolo e di sensibilizzazione verso una logistica sostenibile delle aziende manifatturiere e commerciali, oltreché degli spedizionieri, che favorisca scelte innovative e ponderate nell'organizzazione dei servizi di trasporto, con particolare riferimento alle soluzioni intermodali e sostenibili*

Questa azione può essere sviluppata sia con iniziative specifiche promosse dalla rete degli interporti sia attraverso il coordinamento con altre associazioni a carattere nazionale o internazionale, oltreché con le imprese del mondo ferroviario. Questa azione può essere inserita anche all'interno delle più ampie policy di innalzamento della qualità del lavoro nel settore della logistica e sostegno alle iniziative di contrasto a forme di dumping sociale sia nel settore dell'autotrasporto sia nel settore del magazzinaggio, anche attraverso specifiche iniziative tese a favorire la legalità e la trasparenza nelle diverse forme contrattuali che caratterizzano l'eterogeneo mercato del lavoro all'interno degli interporti.

## CONCLUSIONI

### La Rete degli interporti al servizio del Paese

Il Rapporto qui presentato ed i dati raccolti fotografano e riconoscono il ruolo strategico ricoperto dalla rete degli interporti italiani, nel perseguimento di politiche di sviluppo e modernizzazione del Paese e quindi di interessi pubblici di livello generale.

Il portato della legislazione vigente, come derivato delle normative che in anni diversi hanno interessato gli interporti, sommato alla realtà delle attività che oggi da essi vengono svolte, ci pone di fronte ad un elenco di funzioni che distinguono ed insieme definiscono lo *"status"* di "interporto italiano".

Ecco l'elenco completo di queste funzioni e finalità che sono di ciascun interporto ed ancor più ne contraddistinguono la Rete:

- a) favorire l'Intermodalità terrestre e **l'efficienza dei flussi logistici**, svolgendo funzioni connettive di valore strategico per l'intero territorio nazionale e valorizzando la rete esistente degli interporti di cui alla Legge 9 agosto 1990 n. 240 e successive modifiche ed integrazioni;
- b) migliorare e incrementare l'efficienza e la sostenibilità dei flussi di trasporto in una prospettiva di sviluppo e di connessione tra le reti infrastrutturali in ambito nazionale e europeo;**
- c) sostenere, di intesa e nel rispetto del piano nazionale della portualità e della logistica, la realizzazione coordinata dei corridoi intermodali che costituiscono l'asse portante della Trans European Network - Transport (TEN - T), così come definita dai Regolamenti Europei 1315/2013 e 1316/2013;
- d) razionalizzare l'utilizzazione del territorio in funzione del trasporto;
- e) contribuire alla diminuzione dell'impatto ambientale delle attività di trasporto e logistica;
- f) promuovere la sostenibilità economica, sociale e ambientale delle attività di trasporto di merci e di logistica.

Il nostro Sistema Paese si è dotato molti anni fa, primo in Europa, di una legislazione di avanguardia in materia di infrastrutture dedicate al trasporto intermodale. Parliamo della "Legge 4 agosto 1990, n. 240", all'epoca un grande sforzo di "programmazione" che diede luogo ad un intervento pianificato che

disegnava per la prima volta la mappa degli interporti italiani, insieme ne definiva le funzioni e ne valorizzava il carattere di "rete infrastrutturale".

In estrema sintesi la L.240 del 90, con i successivi interventi normativi, ha disegnato e pianificato la realizzazione di una Rete di infrastrutture interportuali, ramificata sul territorio nazionale e distribuita sulle principali direttrici e corridoi TEN-T, espressamente dedicata alla logistica integrata ed allo sviluppo del trasporto intermodale delle merci. L'intervento pianificato con la L.240/90 ha permesso di assicurare un solido progresso dei trasporti e della logistica nazionale in una direzione adeguata a canoni di competitività e rispetto della sostenibilità ambientale.

Grazie a tale legge si è realizzata una Rete infrastrutturale che, insieme al beneficio economico di un potenziamento dei flussi e della loro efficienza, determina anche un notevole miglioramento dal punto di vista della sostenibilità ambientale sia in termini di minori emissioni di CO2 sia in termini di decongestionamento delle arterie viarie stradali. Ad esso va aggiunto il fattore esclusivo e caratterizzante di una Rete diffusa sul territorio nazionale, operante su tutte le direttrici e snodi ferroviari e stradali italiani e attraverso i corridoi europei TEN-T, proprio questo consente di dare carattere strategico agli interventi e agli investimenti a beneficio della Rete degli interporti, avendo essi la comprovata capacità di retrocedere benefici diffusi ed incrementi di produttività non solo al settore economico della logistica integrata ma suo tramite all'intero sistema industriale e distributivo della nazione.

Gli interporti lavorano spesso in un'ottica di sistema e in sinergia con il gestore della rete ferroviaria nazionale o di altre infrastrutture nodali (in particolare le Autorità di Sistema Portuale), in un'ottica di potenziamento ed efficientamento del sistema intermodale nazionale.

A seguito di ricognizione degli atti convenzionali stipulati tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed ogni singolo soggetto gestore di Interporti, concernenti gli interventi dello Stato per la realizzazione di interporti finalizzati al trasporto merci di cui alla Legge 9 agosto 1990 n. 240 e successive modificazioni ed integrazioni apportate con legge 30 maggio 1995 n. 204, i soggetti gestori di ogni singolo interporto sono così individuati:

- Interporto Bologna S.p.A.;
- Interporto Regionale della Puglia S.p.A.;
- Interporti Siciliani S.p.A.;
- Interporto Cervignano del Friuli S.p.A.;
- Interporto Toscano A. Vespucci S.p.A.;
- Interporto Sud Europa S.p.A.;

- Interporto Campano S.p.A.;
- Centro Interportuale Merci CIM S.p.A.;
- Polo Logistico Integrato di Mortara S.p.A.;
- Interporto Centro Italia Orte S.p.A.;
- Interporto di Padova S.p.A.;
- Ce.P.I.M S.p.A. - Interporto di Parma;
- Interporto Val Pescara S.p.A.;
- Portogruaro Interporto S.p.A.;
- Interporto della Toscana Centrale S.p.A.;
- Interporto Rivalta Scrivia S.p.A.;
- Interporto di Rovigo S.p.A.;
- S.I.T.O. S.p.A.;
- Interporto Servizi Doganali e Intermodali del Brennero S.p.A.;
- Interporto di Vado I.O. S.p.A.;
- Interporto di Venezia S.p.A.;
- Consorzio ZAI - Interporto Quadrante Europa;
- Interporto di Trieste S.p.A.;
- Centro Ingrosso Pordenone

In tema di rete interportuale nazionale, si ritiene opportuno non limitarsi ai nodi Core, individuati dalla Commissione Europea nell'ambito dei regolamenti 1315/13 e 1316/13 sulla rete TEN-T, ma includere la rete "comprehensive", comprendente interporti che non hanno ancora sviluppato oggi a pieno la propria funzionalità, in un'ottica di sviluppo strategico futuro del trasporto ferroviario e intermodale, ma allo stesso tempo interporti che già oggi effettuano volumi di traffico importanti e insistono su rete ferroviaria core.

L'interesse esclusivo per le infrastrutture già "mature", infatti può essere estremamente riduttivo, in quanto tra essi rientrano solamente i terminal che già da anni hanno sviluppato la propria operatività e che già garantiscono determinati quantitativi di flussi, tralasciando tutti gli altri interporti (core o comprehensive) che hanno soltanto recentemente avviato tale attività o in fase di start-up ma che potrebbero avere elevate potenzialità di sviluppo nel breve/medio periodo.

La tabella successiva riporta la collocazione degli interporti italiani sulla rete TEN-T e la loro suddivisione in Core e Comprehensive ai sensi del Regolamento 1315/13:

<b>INTERPORTI</b>	<b>CORRIDOI</b>	<b>Core/Comprehensive</b>
Bari	ScanMed	Core
Bologna	ScanMed Baltic-Adriatic Mediterranean	Core
Catania	ScanMed	Comprehensive
Cervignano	Baltic Adriatic Mediterranean	Core
Livorno	ScanMed	Core
Marcianise	ScanMed	Core
Mortara	Mediterranean	Comprehensive
Nola	ScanMed	Core
Novara	Mediterranean Rhine-Alpine	Core
Orte	ScanMed	Comprehensive
Padova	Baltic Adriatic Mediterranean	Core
Parma	Mediterranean	Comprehensive
Pescara	n.a.	Comprehensive
Pordenone	Baltic Adriatic	n.a
Portogruaro	Baltic Adriatic	n.a
Prato	ScanMed	Core
Rivalta Scrivia	Rhine-Alpine	Comprehensive
Rovigo	Baltic Adriatic	Comprehensive
Torino Orbassano	Mediterranean	Core
Trento	ScanMed	Comprehensive
Trieste	Baltic Adriatic	n.a.
Vado Ligure	Rhine-Alpine	Core
Venezia	Baltic Adriatic Mediterranean	n.a
Verona Quadrante Europa	ScanMed Mediterranean	Core

Oggi gli interporti italiani complessivamente dispongono di circa 32 milioni di mq di aree e magazzini al servizio della logistica. Circa 65 milioni sono le tonnellate movimentate, quasi 50.000 i treni partiti/arrivati all'anno. Pur potendo esprimere ancora notevoli potenzialità, la rete interportuale rappresenta oggi in Italia circa il 40 per cento del valore aggiunto rispetto a quello attivato da tutte reti nazionali della logistica, compreso il mare.

A livello di traffici ferroviari, gli interporti italiani hanno movimentato nel 2019 più di 1 milione di Unità di carico (1.045.037 UTI), tra container, casse mobili e

semirimorchi, oltre ad automezzi completi su treni Ro.La, molti dei quali attraverso servizi ferroviari con i porti italiani ed il rimanente direttamente al servizio dei sistemi produttivi locali.

	2019	2018	2017	2016	2015
<b>Treni anno</b>	49.797	47.616	45.097	49.306	47.388
<b>Container</b>	353.873	339.828	352.991	470.919	548.369
<b>Casse Mobili</b>	342.434	331.691	318.861	294.934	303.913
<b>Semirimorchi</b>	348.730	352.691	316.861	310.255	266.483
<b>Ro.La</b>	9.533	10.907	18.901	18.901	26.967

Fonte: Elaborazioni Zailog su dati UIR

La logica sottostante alla concentrazione dei traffici che si è applicata al settore marittimo-portuale, deve essere utilizzata come linea guida nello sviluppo futuro delle infrastrutture interportuali esistenti. Sono infatti i flussi di merci che selezionano i nodi portuali ed interportuali da scalare, non viceversa.

Si può pertanto affermare che non sono necessari investimenti atti a creare nuovi interporti, in quanto si è ben distanti dalla saturazione delle strutture già esistenti all'interno del panorama nazionale.

## APPENDICE 1

Interporto	Treni Anno					Container					Case mobili					Semirimorchi				
	2019	2018	2017	2016	2015	2019	2018	2017	2016	2015	2019	2018	2017	2016	2015	2019	2018	2017	2016	2015
	Interporto Bari	4.213	4.167	4.047	4.012	4.012	-	-	-	-	-	23.836	41.000	40.000	38.881	38.881	-	-	-	-
Interporto Bologna	3.105	2.737	2.839	2.793	2.793	43.828	37.773	34.508	30.894	30.894	19.817	19.032	15.105	14.662	14.662	161	5	91	161	161
Interporto Catania	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	1.963	1.963	1.796	1.693	1.693	2.345	2.345	1.990	1.000	1.000	12.056	12.056	10.203	9.590	9.590
Interporto Cervignano	307	142	122	145	145	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7.098	2.311	-	-	-
Interporto D'Abruzzo	352	206	234	34	34	1.964	1.177	1.095	217	217	2.066	2.597	4.142	469	469	4.170	1.448	69	n.d.	n.d.
Interporto Livorno	150	164	424	354	354	5.000	5.300	10.000	7.000	7.000	n.d.	n.d.	2	9	9	-	-	-	-	-
Interporto Maritanise	1.662	1.576	1.634	1.608	1.608	1.889	702	n.d.	3.648	3.648	8.545	7.550	7.148	6.613	6.613	-	-	-	-	-
Interporto Mortara	1.460	1.454	1.311	1.356	1.356	42.759	42.054	37.711	39.597	39.597	9.209	9.928	8.892	9.086	9.086	684	1.031	1.941	3.497	3.497
Interporto Nola	2.032	1.907	1.882	1.120	1.120	23.412	23.923	28.314	41.634	41.634	44.524	39.381	32.497	29.169	29.169	-	-	-	-	-
Interporto Novara	5.000	5.381	5.037	5.585	5.585	27.000	27.353	27.271	36.460	36.460	26.871	26.871	23.395	26.195	26.195	81.977	81.977	64.176	70.695	70.695
Interporto Orte	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	-	-	-	-	-
Interporto Padova	5.227	5.017	5.012	5.150	5.150	168.090	160.528	156.609	157.357	157.357	10.558	10.038	9.730	8.500	8.500	1.609	1.581	1.565	1.600	1.600
Interporto Parma	2.700	2.650	2.600	2.600	2.600	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	-	-	-	-	-
Interporto Portogruaro	1.150	950	850	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	1.500	1.500	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Interporto Prato	3.571	2.681	6	74	74	2.000	2.500	104	2.242	2.242	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Interporto Rivalta Scrivia	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	6.000	6.780	6.212	5.536	5.536	-	-	-	-	-	11.728	11.728	11.208	8.173	8.173
Interporto Rovigo	180	125	145	125	125	170	120	130	105	105	10	5	15	20	20	-	-	-	-	-
Interporto Torino	378	484	557	490	490	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	968	618	1.139	n.d.	n.d.	-	-	-	-	-
Interporto Trento	1.598	1.270	1.315	1.583	1.583	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	400	n.d.	n.d.
Interporto Trieste	762	794	753	680	680	7.527	3.060	2.824	1.093	1.093	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Interporto Vado Ligure	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	2.000	5.221	4.116	3.822	3.822	102	102	910	176	176	5.444	5.444	6.900	6.758	6.758
Interporto Verona Quadrante Europa	15.950	15.911	16.329	16.294	16.294	20.271	21.374	22.689	19.693	19.693	192.083	170.992	193.538	184.135	184.135	223.803	235.110	210.204	216.387	216.387

TOTALI	49.797	47.616	45.097	44.003	44.003	353.873	339.828	333.379	352.991	352.991	342.434	331.979	338.503	318.915	318.915	348.730	352.691	306.757	316.661	316.661
	4,6%	5,6%	2,5%			4,1%	1,9%	-5,6%			3,1%	-1,9%	6,1%			-1,1%	15,0%	-3,2%		

	2019	2018	2017	2016
Treni anno	49.797	47.616	45.097	44.003
Container	353.873	339.828	333.379	352.991
Casse Mobili	342.434	331.979	338.503	318.915
Semirimorchi	348.730	352.691	306.757	316.661
Ro.La	8.533	10.807	13.881	18.901

