



INT Interporto di Trieste

Relazione di Sostenibilità 2022

Lettera agli stakeholders.....	3-4	Il ruolo sociale	34-49
Relazione di Sostenibilità di Interporto di Trieste	5-6	❑ I collaboratori.....	35
L'identità aziendale	7-22	❑ L'organico	36-37
❑ Chi siamo	8	❑ Reclutamento del Personale	38
❑ La storia	9-10	❑ Salute e sicurezza sul lavoro	39
❑ Lo sviluppo della retroportualità.....	11	❑ I clienti	40
❑ La forma giuridica, governance e struttura organizzativa	12-13	❑ I nostri servizi	41-44
❑ La Visione aziendale	14	❑ I fornitori.....	45
❑ La Missione aziendale	15	❑ Le ricadute sul territorio	46-47
❑ Valori aziendali.....	16	La dimensione ambientale.....	48-53
❑ Il quadro normativo di riferimento	17	❑ Impatto ambientale complessivo	49
❑ M.O.G. e Codice Etico ex D.Lgs. 231/2001.....	18	❑ Gestione dei rifiuti, Consumi di acqua, gas, energia	50
❑ Il Sistema di Gestione della Qualità	19	❑ Investimenti per il miglioramento energetico	51
❑ I Servizi.....	20	❑ Impatti ambientali legati alla gestione dell'intermodalità	52
❑ Strutture Intermodali del Gruppo	22	❑ La gestione degli spazi di Interporto di Trieste e diritti di superficie.....	53
I nostri portatori di interesse.....	23-26	Le conclusioni e gli obiettivi per il futuro.....	54-61
❑ Come abbiamo redatto il Bilancio di Sostenibilità.....	24	❑ Miglioramento organizzativo	55
❑ I portatori di interesse e i temi della rendicontazione.....	25	❑ Salute e Sicurezza dei lavoratori.....	56
❑ Temi di impatto	26	❑ Sinergie e accordi strategici.....	57
La dimensione economica.....	27-33	❑ Investimenti strategici	58
❑ Risultati economici e finanziari 2022	28	❑ Prospettive di sviluppo del Sistema Logistico Regionale.....	59
❑ Risultati economici e indicatori economici e finanziari 2020-2022	29-30	❑ Prospettive di sviluppo per Interporto di Trieste	60
❑ La distribuzione del Valore Aggiunto Globale Lordo.....	31-32	Riferimenti Interporto Trieste	62
❑ Gli investimenti.....	33		



Lettera agli Stakeholders





Il Presidente
Paolo Privileggio



Il Direttore Generale
Oliviero Petz

Interporto di Trieste sta sempre più maturando la consapevolezza del suo crescente ruolo all'interno del sistema portuale e logistico regionale e ritiene fondamentale condividere con i suoi Stakeholders obiettivi, valori e impatti sul territorio, sia quantitativi che qualitativi.

Con rinnovato entusiasmo giungiamo alla pubblicazione della presente Relazione di Sostenibilità per l'anno 2022 con l'obiettivo di fornire ai nostri Stakeholders uno strumento che mira ad illustrare e condividere le attività di cui si occupa Interporto di Trieste, delle sue ricadute sul territorio e di fornire un quadro delle future prospettive di crescita e di sviluppo della Società, non solo di natura economica ma anche sociale ed ambientale.

E' ben noto il processo di trasformazione compiuto da Interporto di Trieste partendo, quasi cinquant'anni fa, dalla sua configurazione autoportuale alla sua connotazione attuale che, sebbene sia da considerarsi positivamente, rappresenta solo una tappa intermedia verso più innovative configurazioni.

Il 2017 è stato decisivo nella trasformazione di Interporto grazie ad un significativo effetto di trascinamento dello sviluppo delle attività portuali e, soprattutto, come conseguenza dell'importante acquisizione dal Gruppo Wärtsilä del sito di FREEeste nel comune di Bagnoli della Rosandra che ha più che raddoppiato le potenzialità operative della Società mentre l'anno seguente è stata formalizzata l'assunzione del controllo di Interporto di Cervignano del Friuli S.p.A.. Tali acquisizioni si configurano come operazioni che hanno contribuito a collocare l'infrastruttura in una posizione di grande rilievo strategico lungo le principali direttrici continentali e internazionali. Tenendo conto dei comprensori di proprietà, in diritto di superficie e di quelli controllati, il Gruppo Interporto di Trieste può disporre di circa un milione di metri quadri di aree e si colloca, sotto il profilo dimensionale, ai primi posti nella graduatoria delle infrastrutture logistiche italiane.

Va anche ricordato che nel 2019 è stato attivato il regime di Punto Franco Internazionale in FREEeste, il che rappresenta un'ulteriore opportunità di sviluppo per Interporto.

In ragione di tale crescita strutturale, Interporto di Trieste ha generato importanti ricadute occupazionali tanto che il suo organico è quasi raddoppiato nell'arco degli ultimi 10 anni, accrescendo la capacità e la qualità dei servizi da offrire ai Clienti oltre che le sinergie con le imprese insediate. La vera spinta in ambito occupazionale avverrà però con i futuri insediamenti industriali nel Punto Franco di FREEeste a partire dall'anno prossimo.

Le operazioni realizzate negli ultimi anni si configurano, peraltro, come significative tappe del percorso che, in linea con i desiderata della Regione Friuli Venezia Giulia, contribuiscono al rafforzamento della Piattaforma Logistica Regionale, nella quale Interporto di Trieste ricopre un ruolo centrale funzionale alla progressiva apertura e messa in rete delle infrastrutture logistiche regionali nei confronti delle imprese operanti nei vari settori della logistica internazionale.

Tale percorso è destinato ad aprire nuovi spazi con importanti ricadute in termini di maggior valore che Interporto di Trieste riuscirà a generare per il territorio e l'economia regionale.

L'insieme dei cambiamenti affrontati, i risultati maturati e ancor di più dei traguardi da raggiungere hanno aumentato la nostra consapevolezza circa il fatto che la Responsabilità Sociale d'Impresa ha conquistato piena centralità nelle politiche aziendali dell'Interporto di Trieste in sinergia con gli azionisti che individuiamo come Drivers per una crescita sostenibile nel lungo periodo.

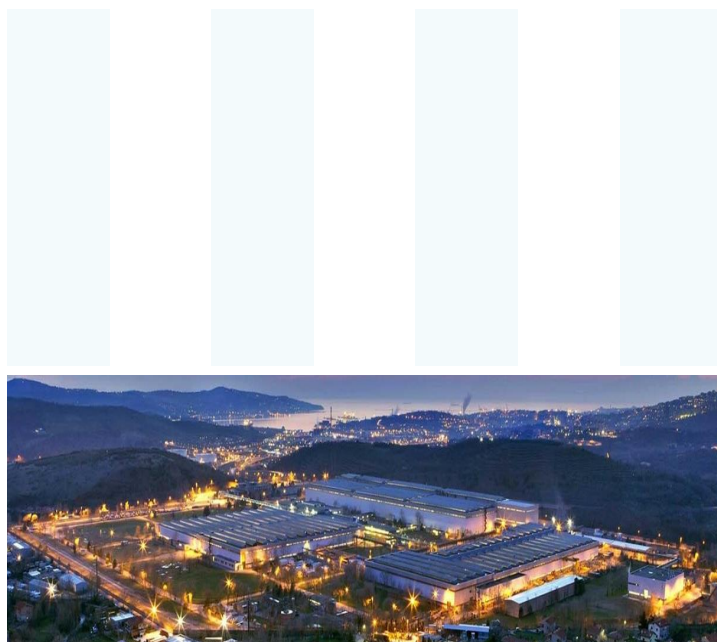
Il Presidente di Interporto di Trieste
Paolo Privileggio



Relazione di Sostenibilità di Interporto di Trieste

La creazione del valore è per un'azienda il risultato di un processo di confronto e interazione al suo interno e all'esterno con i suoi interlocutori e con la società in generale.

La Relazione di Sostenibilità affianca il Bilancio d'esercizio estendendone la capacità di porre in evidenza il contributo al miglioramento sociale e ambientale.



Con la redazione della Relazione di Sostenibilità, Interporto di Trieste prosegue il percorso di rendicontazione, avviato nel 2019, tramite il quale si vuole comunicare con il proprio territorio e con i suoi portatori di interesse, rendendo trasparenti le modalità con cui l'Azienda vuole essere parte attiva e concorrere a costruire un mondo più responsabile e sostenibile.

La Relazione si rivolge ai Soci, ai Collaboratori interni ed esterni, ai Clienti, ai Fornitori, alla P.A., alle Istituzioni Bancarie, alle Istituzioni del territorio e, infine, alla Comunità locale. Particolare importanza assumono i Collaboratori di Interporto di ogni ruolo e funzione: l'Azienda ha maturato in questi anni la consapevolezza che è stata la "squadra", con la sua determinazione e la sua coesione, a consentirle di raggiungere i brillanti risultati e a permetterle di configurarsi come struttura di riferimento nella logistica nazionale e regionale. Il primo impegno sociale di Interporto è riservato ai suoi Collaboratori, nei confronti dei quali si attuano tutti gli interventi per garantire la qualità del lavoro.

La Relazione di Sostenibilità si inserisce nel filone dei documenti con carattere di rendicontazione sociale proposti da moltissime imprese negli ultimi anni. Da ritenersi particolarmente attuale la definizione che vede nella responsabilità sociale *"l'integrazione volontaria delle preoccupazioni sociali e ecologiche delle imprese nelle loro operazioni commerciali e nei loro rapporti con le parti interessate"* e la definizione proposta dal Ministero dell'Interno, in base alla quale la *"Sostenibilità è l'esito di un processo con cui l'amministrazione rende conto delle scelte, delle attività, dei risultati e dell'impiego di risorse in un dato periodo, in modo da consentire ai cittadini e ai diversi interlocutori di conoscere e formulare un proprio giudizio su come l'amministrazione interpreta e realizza la sua missione istituzionale e il suo mandato"*. Detta enunciazione si addice ai doveri di trasparenza e chiarezza nell'informazione cui è tenuta la P.A., ma può applicarsi a pieno titolo a quanti, come Interporto, con essa hanno connessioni e rapporti radicati e istituzionali per esplicitare i risultati della loro attività e confrontarsi sugli obiettivi dichiarati e di proiezione futura.

La Relazione di Sostenibilità ha come scopo primario la rappresentazione dei valori e degli effetti che l'attività aziendale, intesa in tutta la sua estensione, produce nel territorio in cui opera, considerato nella sua accezione più integrata e complessa.

Rappresenta, pertanto, uno strumento di rendicontazione delle prestazioni non finanziarie dell'impresa, da proporre ai fini di un costruttivo dialogo ai principali interlocutori, con l'obiettivo di consolidare l'identità aziendale, rafforzandone la reputazione e il profilo etico.

Costituisce, in effetti, un'occasione per enfatizzare il legame con il territorio, un'opportunità per affermare il concetto di impresa quale componente positiva della società e realtà economica che perseguendo il proprio interesse prevalente, contribuisce a migliorare la qualità della vita di quanti vivono ed operano nel suo ambito di riferimento.

Esso, inoltre, è anche uno strumento che permette di rendere evidenti le azioni che contribuiscono a ridurre gli impatti ambientali.

L'identità aziendale



Il Gruppo offre moderne strutture e servizi innovativi agli operatori del trasporto nazionali e internazionali, configurandosi anche come area retroportuale di supporto ai terminal marittimi del Porto di Trieste, Monfalcone e Capodistria.

Interporto di Trieste S.p.A. è una società attiva nella logistica inter-modale con sede legale e principale unità operativa nel Comune di Monrupino, in località Ferneti, in prossimità del confine italo-sloveno e con una seconda unità operativa acquisita nel dicembre del 2017 nel comune di San Dorligo della Valle.

Dal 2018 Interporto di Trieste detiene l'83% delle azioni di Interporto di Cervignano del Friuli S.p.A.



Interporto di Trieste S.p.A. è localizzata in una posizione strategica utile per connettere i traffici merci tra i mercati dell'Europa Centro Orientale ed il bacino del Mediterraneo. Accanto a questi storici flussi di merci, Interporto di Trieste - sviluppando l'attività di retroportualità per il Porto di Trieste e usufruendo del vantaggio competitivo derivante dal «Punto Franco» - intende proporsi come uno snodo logistico potenzialmente in grado di intercettare anche i flussi di merci derivanti dall'estremo oriente asiatico e diretti in Europa o altrove.

La linea di confine tra Italia e Jugoslavia ha rappresentato per un lungo periodo nel secondo dopoguerra una demarcazione netta definita “Cortina di Ferro”, indicando con tale denominazione le grandi difficoltà che esistevano nell’instaurazione di rapporti commerciali tra le due difformi realtà in cui risultava diviso il continente europeo.

Per molti anni questa linea di confine si configurava non soltanto come segno di demarcazione tra due Stati, ma anche come barriera tra due aree caratterizzate da regimi politici, economici e sociali estremamente diversi. Nel corso degli anni Settanta questa situazione ha cominciato gradualmente ad allentarsi e nel contempo si sono sviluppati importanti movimenti commerciali e turistici che hanno iniziato a gravare su strutture di confine piuttosto inadeguate. In quegli anni, infatti, con l’importante sviluppo della motorizzazione, legata sia trasporto delle merci che a quello dei passeggeri, si avvertiva la necessità di regolamentare i flussi, sia a livello nazionale che internazionale.



Una soluzione adatta a conseguire tale obiettivo è stata individuata in specifiche infrastrutture, denominate autoporti, da collocare in prossimità dei grandi centri urbani e dei confini di Stato.

- ❑ **Gli autoporti cittadini** avevano lo scopo di accogliere i grandi mezzi di trasporto terrestre, scaricare le merci e smistarle negli ambiti urbani, utilizzando automezzi di dimensioni più ridotte e quindi più idonei alla circolazione urbana.
- ❑ **Gli autoporti confinari**, invece, erano destinati a ricevere i grandi automezzi operanti sulle direttrici internazionali, per razionalizzare il loro deflusso verso le destinazioni finali.

1972

Costituzione del "Consorzio per la costruzione e gestione dell'Autoporto di Ferneti"

1978

Entrata in funzione della prima area autoportuale

1982

All'ultimazione della struttura autoportuale corrisponde la costituzione della "Gestione Autoporto di Ferneti S.p.A."

1997

Trasformazione della Società in "Terminal Intermodale di Trieste-Ferneti S.p.A."

2004

Caduta della barriera di confine con la Slovenia e conseguente aumento dell'attività di inland terminal

2010

Realizzazione del collegamento ferroviario diretto con la attigua stazione di Villa Opicina ed avvio di servizi ferroviari in aggiunta alla tradizionale e consolidata attività di servizi all'autotrasporto



2015

Nuovo cambio della denominazione sociale in "Interporto di Trieste S.p.A.", quale riconoscimento delle caratteristiche intermodali assunte dal terminal

2017

Acquisizione dei terreni e magazzini ex Wärtsilä a Bagnoli della Rosandra

2018

Acquisizione del controllo (83,67%) della Società Interporto di Cervignano del Friuli

2019

A gennaio 2019 attivazione presso la nuova area di Bagnoli della Rosandra del Punto Franco Internazionale (FREEeste)

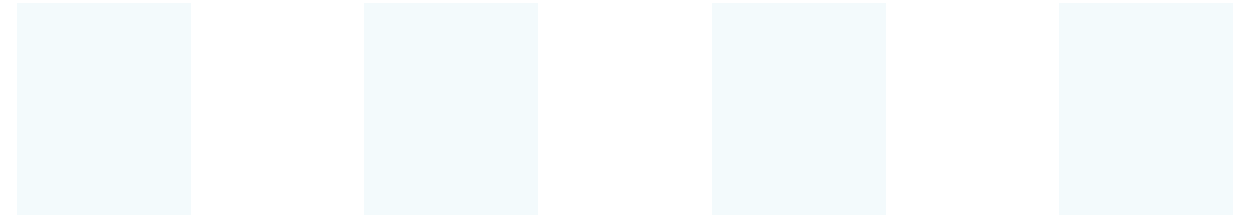
2022

Prosecuzione lavori propedeutici all'insediamento BAT e inizio dei lavori del nuovo raccordo ferroviario di FREEeste

Lo sviluppo della retroportualità

Il Decreto attuativo del 13 luglio 2017 sottoscritto dal Ministro delle Infrastrutture e Trasporti e da quello dell'Economia autorizza l'Autorità di Sistema Portuale ad assumere la gestione delle aree extra-doganali (i.e. Punto Franco), conferendo una significativa maggior competitività per l'intera area industriale regionale.

Per sviluppare l'attività inerente alla retroportualità a servizio del Porto di Trieste, Interporto ha finalizzato una serie di importanti investimenti in sinergia con l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale.



In tale contesto, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale aveva individuato in una parte dell'area industriale di proprietà della società Wärtsilä Italia S.p.A. un sito per lo sviluppo di un'efficace retroportualità del Porto di Trieste, in regime di Punto Franco, identificando in Interporto di Trieste la società veicolo per la realizzazione della suddetta progettualità. A dicembre 2017, Interporto di Trieste ha acquisito da Wärtsilä Italia S.p.A. 234.000 mq di terreni e capannoni siti nel Comune di San Dorligo della Valle (TS).

I soci di riferimento ovvero l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Friulia S.p.A. e C.C.I.A.A. della Venezia Giulia hanno supportato il suddetto progetto, sottoscrivendo l'aumento di capitale della Società, al fine di assicurare il coordinamento e il potenziamento delle infrastrutture logistiche regionali come previsto dalla L.R. 31/2017. Friulia S.p.A., la finanziaria della Regione Friuli Venezia Giulia, prima di sottoscrivere l'aumento di capitale ha rilevato le quote di proprietà della Regione FVG.

A dicembre 2018, Friulia S.p.A., in base alle previsioni dalla L.R. 31/2017, ha conferito la partecipazione della controllata Interporto di Cervignano del Friuli S.p.A. ad Interporto di Trieste. Questa operazione rappresenta il primo passo di un più ampio progetto di integrazione e coordinamento della retroportualità a livello regionale con il coinvolgimento di altre infrastrutture presenti sul territorio permettendo la messa a sistema della logistica regionale.

La forma giuridica e la governance

Interporto di Trieste S.p.A. è una Società per Azioni iscritta nel registro delle imprese dal 19/11/1982 (codice fiscale e partita Iva 00572680320; numero REA TS – 86055). Il suo Capitale Sociale, interamente versato, ammonta al 31,12,2022 19.634.196,54 euro ed è suddiviso in 3.224.006 azioni del valore nominale di 6,09 euro ciascuna.

Dal 2017 la crescita dimensionale è stata supportata dai Soci storici, con aumenti di capitale e con il conferimento di strutture strategiche per il Core Business di Interporto Trieste, generando una maggiore visibilità dell'azienda a livello internazionale, attraendo nuovi soci industriali (Duisport) e clienti (BAT) di rilievo Internazionale.

La compagine sociale vede la presenza di un socio finanziario, Friulia S.p.A. – Finanziaria FVG, di un socio industriale, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, che nel complesso detengono oltre il 55% del capitale sociale. Sono presenti altri soci di carattere istituzionale ed espressione del territorio dove l'Interporto è insediato - C.C.I.A.A. della Venezia Giulia, il Comune di Trieste, il Comune di Monrupino e il Comune di Gorizia – e dal 2021 al fine di avviare una collaborazione operativa riguardante sia la sede di Ferneti e Bagnoli che quella di Cervignano - un socio industriale/istituzionale estero - Duisburger Hafen AG (Duisport) - società pubblica tedesca che gestisce il porto fluviale di Duisburg, il più grande inland terminal al mondo.

Socio al 31.12.2022	n. azioni	%
Friulia SpA	1.147.159	35,58
Autorità di Sistema Portuale	644.783	20,00
C.C.I.A.A. della V.G.	475.932	14,76
Comune di Trieste	367.026	11,38
Comune di Monrupino	105.517	3,27
DUISPORT	483.588	15,00
Comune di Gorizia	1	0,00
TOTALE	3.224.006	100

CAPTABLE	2018		2022	
	Totale CS	%	Totale CS	%
Friulia SpA	4.109.507,64	39,99	6.986.204,40	35,58
Autorità di Sistema Portuale	2.326.775,85	22,64	3.926.728,47	20,00
C.C.I.A.A. della V.G.	1.912.241,73	18,61	2.898.425,88	14,76
Comune di Trieste	1.285.190,97	12,51	2.235.188,34	11,38
Comune di Monrupino	642.598,53	6,25	642.598,53	3,27
Duisburger Hafen AG	---	---	2.945.050,92	15,00
Comune di Gorizia	---	---	6,09	---
TOTALE	10.276.314,72	100	19.634.196,54	100

Consiglio d'Amministrazione

Presidente

Paolo Privileggio

Consiglieri

Elisa Palù Kevin Grunder
Giuliano Grendene Martina Malalan

Collegio Sindacale

Presidente

Marco Signori

Sindaci Effettivi Sindaci supplenti

Alessandro Merlo Antonella Lonciari
Cristina Sbaizero Michela Raffaelli

Società di revisione

Pricewaterhouse Coopers
S.p.A.

La formula della governance della Società, oltre all'Assemblea dei soci, prevede un Consiglio d'Amministrazione, un Collegio Sindacale, un Organismo di Vigilanza e il controllo di una Società di revisione esterna.

La Società si avvale di un Direttore Generale.

Si riporta di seguito una descrizione dell'organigramma dell'Azienda che pone in evidenza la presenza di un Direttore Generale (Oliviero Petz) che supportato dalle funzioni di staff (area prevenzione e protezione, area qualità e la segreteria di direzione) coordina le attività delle funzioni: logistica e commerciale, amministrazione-finanza e infrastrutture.

La struttura organizzativa, è stata nel tempo rafforzata assegnando, vista la rilevanza economica, un Project Manager al Progetto BAT individuato nel Direttore Generale, stabilendo un Responsabile Progetti Speciali (i.e. operazioni di M&A) oltre che assegnare Responsabili di Funzione per le aree:

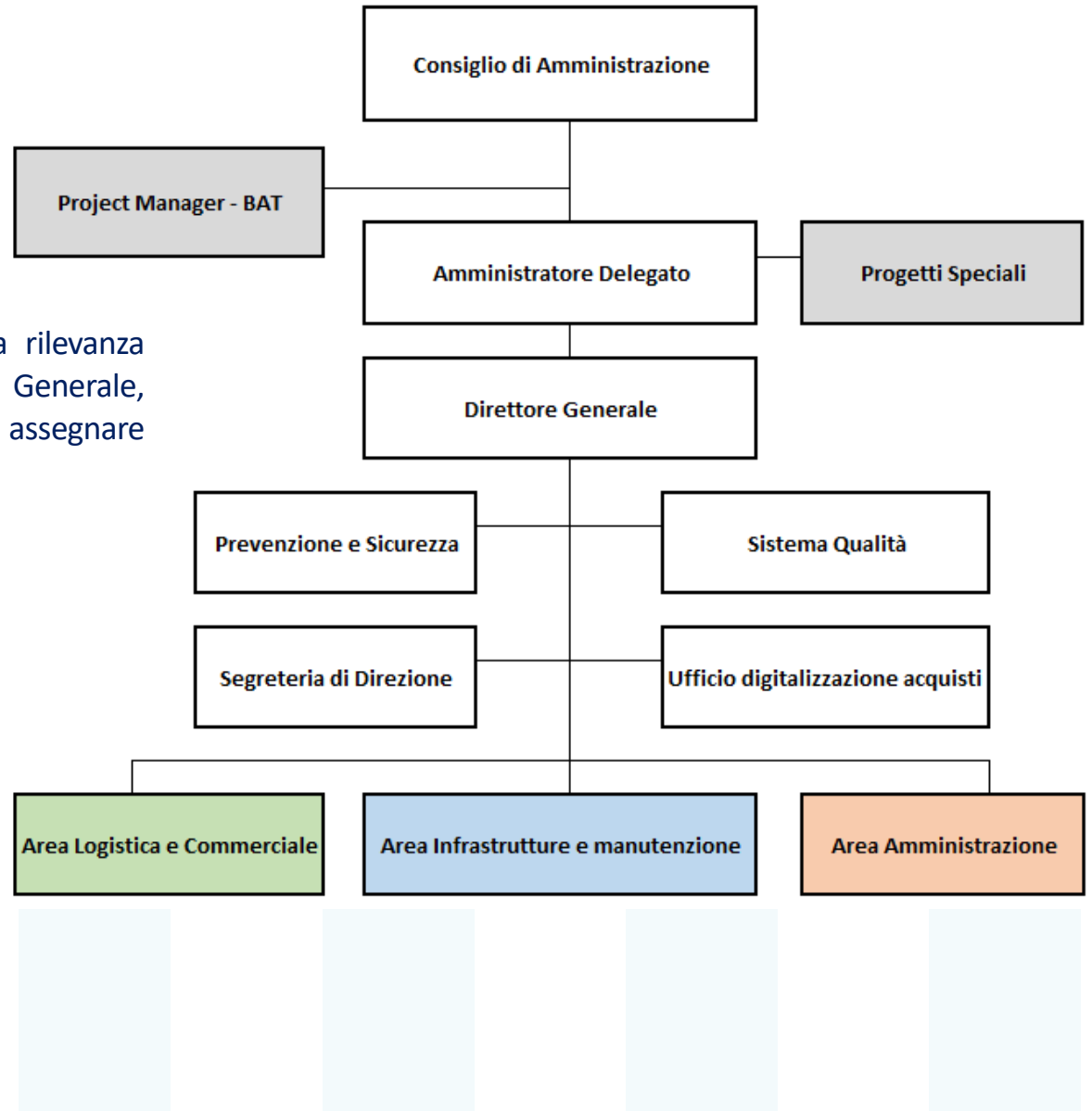
- Amministrazione, finanza e controllo;
- Logistica e Commerciale
- Infrastrutture e Manutenzione

Adesione ad associazioni

Interporto di Trieste, coltiva positive relazioni con realtà associative partecipando attivamente a vari lavori ed iniziative.

L'Azienda aderisce alle seguenti realtà:

- Assologistica
- Aspt-Astra
- (Associazione Spedizionieri del Porto di Trieste)
- Confindustria Venezia Giulia
- Confcommercio Trieste
- UIR (Unione Interporti Riuniti)



Negli anni successivi alla caduta della frontiera fra la Slovenia e l'Italia, Interporto di Trieste ha avviato un processo di riconfigurazione del suo ruolo trasformandosi da un'area autoportuale e terminal intermodale in un centro logistico di riferimento per i traffici commerciali che attraversano la Regione Friuli Venezia Giulia.



Interporto vuole ambire una posizione centrale nella Piattaforma Logistica Regionale in qualità di area retroportuale, insieme all'Interporto di Cervignano, rispetto al Porto di Trieste e Monfalcone e quindi al centro dei traffici di merci aventi origine o destinazione nei paesi del Far East e nel bacino del Mediterraneo attraverso i porti del Nord Adriatico e per la loro distribuzione in Italia, Austria, Baviera e Centro Est Europa con antenne nel Tirreno e altre aree italiane.

Interporto di Trieste consapevole della propria posizione geo-strategica e del suo ruolo retroportuale intende perseguire una maggiore apertura e una progressiva integrazione ricercando accordi, alleanze strategiche e partnership al fine di creare sinergie con gli attori a capo di altre aree o strutture logistiche italiane ed europee oltre che nei confronti delle primarie imprese operanti in vari settori della logistica internazionale.



Interporto di Trieste si occupa di attività che hanno per oggetto la fornitura di servizi logistici, di servizi intermodali e di servizi doganali (gestiti attraverso operatori insediati).

La Società gestisce le attività garantendo il pieno rispetto degli equilibri economici e finanziari e al contempo la qualità attesa dei servizi offerti ai clienti.



L'Azienda ritiene indispensabile, per raggiungere questi obiettivi, investire nella crescita professionale dei propri collaboratori ed attribuisce piena importanza alla tematica della sicurezza e salute sul luogo di lavoro.

Attraverso gli importanti e recenti investimenti nelle acquisizioni di Interporto di Cervignano del Friuli e degli spazi ex-Wärtsilä di Bagnoli della Rosandra, Interporto di Trieste ha elevato la sua capacità di erogare servizi ai clienti; l'Azienda si pone come un attore economico determinato nel generare valore condiviso per i propri portatori di interesse del territorio contribuendo ad elevare la sua vocazione internazionale. Sotto questo aspetto Interporto di Trieste favorisce le sinergie con le aziende insediate presso la propria sede e si attiva con partner strategici europei.

L'Azienda vuole dare piena attuazione a progetti di trasformazione industriale nell'area "FREEeste" presso l'unità locale di Bagnoli della Rosandra. Ciò significa dar luogo a importanti nuovi investimenti destinati a porre a regime un Punto Franco Internazionale unico in Europa che gestirà operazioni di import ed export con manipolazione e stoccaggio delle merci in regime extra doganale. In termini di impatti, tale ruolo genererà grandi ricadute occupazionali (i.e. insediamento BAT) e di competitività del territorio elevando il ruolo sociale di Interporto di Trieste.



Interporto di Trieste ricerca una gestione efficiente delle risorse naturali e concorre attraverso la gestione degli accessi dei mezzi pesanti alle aree del Porto di Trieste al contenimento degli impatti ambientali generati dai loro transiti nel territorio triestino.



Interporto di Trieste pone alla base della propria attività alcuni valori che definiscono doveri e responsabilità nei rapporti fra l'Organizzazione e i suoi Portatori di interesse.

VALORI	
Trasparenza e Responsabilità	Nello svolgimento di qualsiasi attività Interporto di Trieste e i suoi collaboratori (interni ed esterni) operano nel pieno rispetto delle leggi vigenti e dei regolamenti aziendali interni
Imparzialità	Interporto di Trieste nei rapporti con i propri Clienti, fornitori e collaboratori evita qualsiasi forma di discriminazione che sia basata sul genere sessuale, sulla razza, sul ceto, sull'origine nazionale, sulla lingua, sulla religione, sulle opinioni politiche e filosofiche, sull'appartenenza ad associazioni politiche o sindacali, sullo stato di salute, sull'età
Orientamento al cliente	Interporto di Trieste pone i bisogni e le aspettative dei propri clienti e del mercato alla base delle proprie strategie di breve e medio-lungo termine e dei servizi che intende proporre e sviluppare in futuro
Tutela e promozione della salute e della sicurezza sul lavoro	Interporto di Trieste pone come priorità assoluta il garantire ai propri dipendenti e collaboratori un ambiente di lavoro adeguato dal punto di vista della salute e sicurezza, adottando tutte le misure necessarie richieste dalla normativa vigente
Gestione efficiente ed efficace	Interporto di Trieste intende realizzare le proprie performance produttive nel rispetto degli equilibri economici e finanziari di bilancio. Gli utili sin qui realizzati sono stati reinvestiti per migliorare le strutture ed i servizi offerti.
Indotto e valore per il territorio	Interporto di Trieste attraverso le sue attività e le sinergie che ricerca con le aziende insediate e con gli altri attori della logistica regionale è un veicolo di politica economica in quanto capace di creare occupazione e generare valore condiviso destinato ad accrescere la competitività del territorio
Rispetto dell'ambiente	Contribuire a limitare gli impatti ambientali e introdurre elementi di economia circolare sono elementi che vengono considerati centrali dagli amministratori dell'Azienda

Costituiscono riferimenti normativi per le attività della Società le seguenti disposizioni:

- ❑ **Art. 12, c. 1 - D.Lgs. n. 33/2013 (Riordino della disciplina riguardante il diritto di accesso civico e gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte delle pubbliche amministrazioni);**
- ❑ **Artt. 4, 5, 20 e 24 del D.lgs. n. 175 del 2016 (Testo unico in materia di società a partecipazione pubblica);**
- ❑ **Legge 4 agosto 1990, n. 240 (Interventi dello Stato per la realizzazione di interporti finalizzati al trasporto merci e in favore dell'intermodalità);**
- ❑ **L.R. n. 10 del 4 maggio 2012 (Riordino e disciplina della partecipazione della Regione Friuli Venezia Giulia a società di capitali);**
- ❑ **Statuto di Interporto di Trieste.**

Il sistema di Governance risulta caratterizzato dal fatto che Interporto di Trieste S.p.A. è Società partecipata da Pubbliche Amministrazioni, ma non da essi controllata, ai sensi dell'art. 2, comma 1, lett. b, del D.lgs. n. 175/2016 (Testo unico in materia di società a partecipazione pubblica).

Nella misura in cui Interporto Trieste S.p.A. appare riconducibile alla fattispecie delle Società meramente partecipate ma non controllate, la stessa soggiace alle disposizioni del TUSP; fanno tuttavia eccezione, nel senso che non si applicano a Interporto Trieste S.p.A., quel complesso (autonomo e distinto) di norme del Testo unico di cui sono direttamente destinatarie le sole Società definite a controllo pubblico (e cioè gli artt. 6, 11, 14, 19 e 25), nonché quell'insieme di norme del Testo unico, che riguardano le Società cd. in house.

Si applicano, inoltre, ad Interporto Trieste S.p.A. le norme sulle Società contenute nel codice civile e le norme generali di diritto privato per tutto quanto non derogato dalle disposizioni del TUSP riferite alle mere Società partecipate.



la Società ha comunque adottato i seguenti strumenti di vigilanza e controllo:

- ❑ **Regolamento per la selezione e reclutamento del personale;**
- ❑ **Regolamento per la gestione degli acquisti e degli appalti ex D.Lgs. 50/2016;**
- ❑ **Modello di Organizzazione e Gestione (MOG) ex D.Lgs. 231/2001 con conseguente nomina dell'Organismo di Vigilanza (OdV), RPCT, Piano Triennale per la prevenzione della corruzione e trasparenza;**
- ❑ **Codice Etico e di Comportamento ex D.Lgs 231/2001:**



Il Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo, ai sensi del D.Lgs. n. 231/2001, rappresenta l'insieme delle regole e delle procedure organizzative di un ente che hanno la finalità di prevenire la commissione dei reati. Anche se non obbligatoria, l'approvazione di un Modello idoneo a prevenire i reati costituisce causa di esclusione o limitazione della responsabilità dell'ente ai sensi del D.Lgs. n. 231/2001.



Interporto di Trieste ha adottato nel 2011 uno specifico Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ai sensi del citato decreto legislativo, nella convinzione che ciò rappresenti un efficace mezzo per contrastare qualsiasi condotta riconducibile alla corruzione e/o a comportamenti che possano attribuire vantaggio illecito per la Società o per il singolo.

Allo scopo di renderlo efficace, e quindi di dispiegare la sua funzione esimente, Interporto di Trieste ha effettuato, prima della sua adozione, un'attenta disamina dell'organizzazione aziendale e delle responsabilità correlate, al fine di identificare quali aree di rischio dei reati presupposto sussistano.

Il Modello Organizzativo introduce (o integra, se già presenti) le procedure per la formazione e l'attuazione delle decisioni aziendali alle quali l'ente si deve adeguare per evitare che vengano commessi i reati richiamati dalla normativa.

In particolare, nel Modello Organizzativo predisposto da Interporto di Trieste, vi sono previsioni circa le modalità di gestione ambientale e la gestione dei rapporti con la Pubblica Amministrazione per i quali il Codice Etico e di Comportamento detta i criteri di condotta. Sono state programmate attività di formazione per i dipendenti e collaboratori sul Modello 231 e il collegato Codice Etico e di Comportamento.

L'Organismo di Vigilanza (OdV) è l'organismo interno all'ente previsto dall'articolo 6 del D.Lgs. 231/2001 che ha il compito di vigilare sul funzionamento e l'osservanza delle indicazioni del Modello nonché di curarne l'aggiornamento. Attualmente i membri del OdV di Interporto di Trieste S.p.A. sono:

Diego Travagin (Presidente)
Omero Leiter (Componente)



Interporto di Trieste dispone di un Codice Etico e di Comportamento approvato dal Consiglio di Amministrazione che assicura un quadro di riferimento per la prevenzione dei reati previsti dal D.Lgs. 231/01.

Il Sistema di Gestione della Qualità

Al fine di dotarsi di uno strumento organizzativo che consenta di governare gli aspetti relativi alla qualità delle prestazioni, Interporto di Trieste ha scelto di istituire presso le proprie strutture un Sistema di Gestione per la Qualità secondo la norma UNI EN ISO 9001:2015.



Il Sistema ha ottenuto la prima certificazione ISO 9001 il 21/12/2005 ed è stato aggiornato alla versione attualmente vigente della norma.

Il Sistema di Gestione per la qualità, rappresenta il punto di riferimento nella definizione delle politiche e degli impegni e in generale per organizzare le attività necessarie a gestire il sistema interportuale.





Interporto di Trieste, è in grado di erogare servizi afferenti alle seguenti aree:

□ servizi doganali ed interportuali

l'Azienda ospita diversi attori coinvolti nel transito internazionale delle merci, vale a dire Uffici dell'Agenzia delle Dogane e Guardia di Finanza, servizio fitopatologico, servizi sanitari per l'importazione, area ristorazione con bar e self service, supermercato, tabacchi, negozi bazar, ufficio pratiche automobilistiche, distributore di carburante con lavaggio mezzi pesanti, officina specializzata, gommista. A tali servizi si aggiungono quelli erogati dalle Case di spedizione, trasporto e assistenza al traffico internazionale.

Assistenza Doganale

Le realtà insediate all'Interporto di Trieste, Uffici della Agenzia delle Dogane, Guardia di Finanza, e oltre 40 aziende tra Case di spedizione, trasporto e servizi di assistenza al traffico internazionale assicurano le seguenti prestazioni:

- Importazione merci di provenienza extra UE con pagamento differito di 180 giorni dei dazi di importazione e dell'IVA
- Operazioni di importazione mediante l'utilizzo dell'istituto del Deposito Iva (DL 331/97)
- Operazioni di assistenza al transito comunitario
- Operazioni di sdoganamento verso paesi extra UE

□ logistica e servizi intermodali

la Società si occupa direttamente di logistica fornendo sul mercato servizi di movimentazione, deposito e magazzinaggio per imprese locali, nazionali e internazionali. Nell'ambito della crescente vocazione retroportuale, l'Azienda gestisce anche servizi legati all'intermodalità

Logistica

- Ricevimento, stoccaggio e rispedizione merce
- Preparazione partite in spedizione con picking
- Imballo
- Riconfezionamento ed etichettatura
- Pallettizzazione ed eventuale filmatura con rivestimento estendibile
- Consolidamento e deconsolidamento groupage

Intermodalità

La posizione geo-strategica e infrastrutture di qualità assicurano a Interporto di Trieste una multi-modalità efficiente che mette a sistema la triplice combinazione gomma, binario, banchina ovvero tra autostrada, ferrovia - collegate direttamente al terminale - e il vicino porto di Trieste, per un interscambio integrato e una vocazione retroportuale.

Interporto di Trieste si configura come area retroportuale di supporto ai terminal marittimi del Porto di Trieste e Monfalcone e offre moderne strutture e innovativi servizi logistici e intermodali agli operatori del trasporto nazionale e internazionale.

La sede interportuale di Ferneti conta una superficie totale di 232.000 mq con aree dotate di infrastrutture per 166.000 mq piazzali operativi, di cui aree di sosta per mezzi pesanti pari a 130.000 mq e aree coperte per 36.000 mq adibite a deposito merci nazionali ed estere in regime di ADR e HACCP).


Per i servizi ferroviari sono a disposizione 6 binari, suddivisi in 2 fasci operativi di lunghezza fino a 450 metri.

La struttura interportuale comprende anche 5.000 mq di aree direzionali, dove sono ospitate più di 30 aziende tra case di spedizione e di trasporto, agenzie doganali, e imprese che erogano servizi di supporto agli operatori.

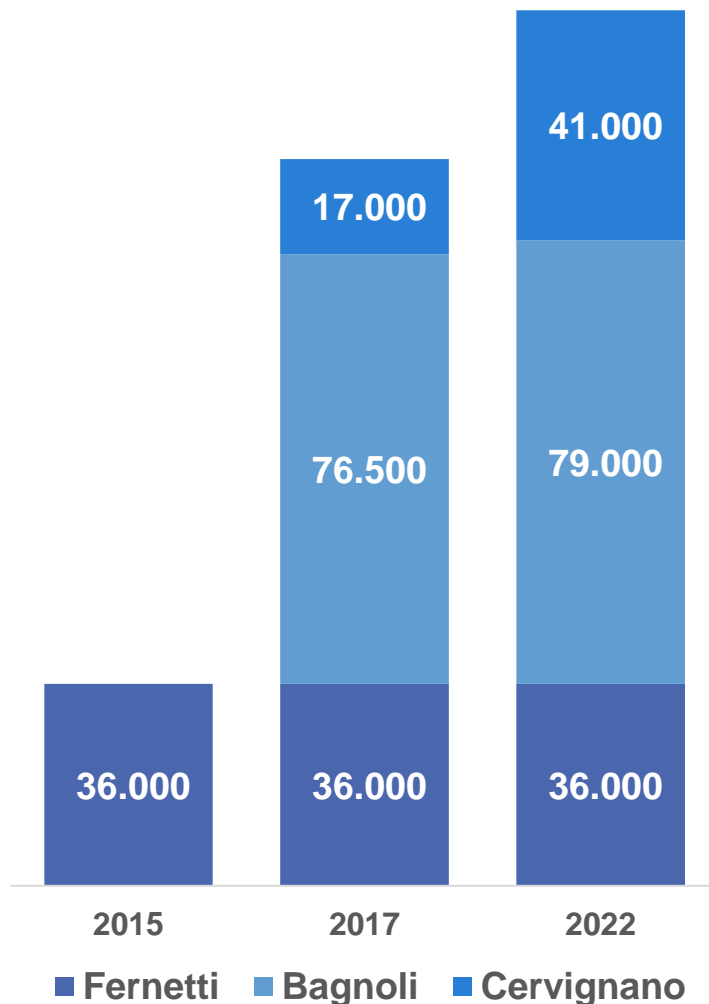
La sede interportuale di Bagnoli della Rosandra (denominata FREEeste) conta una superficie totale di 266.000 mq di cui 76.500 di magazzini coperti e tettoie. Per i servizi ferroviari sono in fase di completamento 3 binari, suddivisi in 2 fasci operativi di lunghezza fino a 450 metri e uno fino a 750 metri.

La sede di Cervignano conta una superficie totale di 460.000 mq con aree dotate di infrastrutture per 268.000 mq, di cui piazzali operativi e di sosta per mezzi pesanti pari a 227.000 mq e aree coperte per 41.000 mq.

Infrastrutture Interporto di Trieste S.p.A. – 2022

«Gruppo» 	Ferneti	Bagnoli della Rosandra	Cervignano del Friuli	Totale complessivo
Superficie totale (mq)	232.000	266.000	460.000	958.000
Piazzali operativi (mq)	50.000	84.000	160.000	294.000
Piazzale di sosta veicoli (mq)	80.000	n.d.	67.000	147.000
Fasci di binari (N° binari*m)	3*450m + 3*450m	2*450m + 1*750m (in completamento)	2*450m + 6*750m	10*450m + 7*750m
Magazzini (mq)	33.000	76.500	24.000	133.500
Tettoia (mq)	3.000	2.500	17.000	22.500

Evoluzione aree coperte (mq)

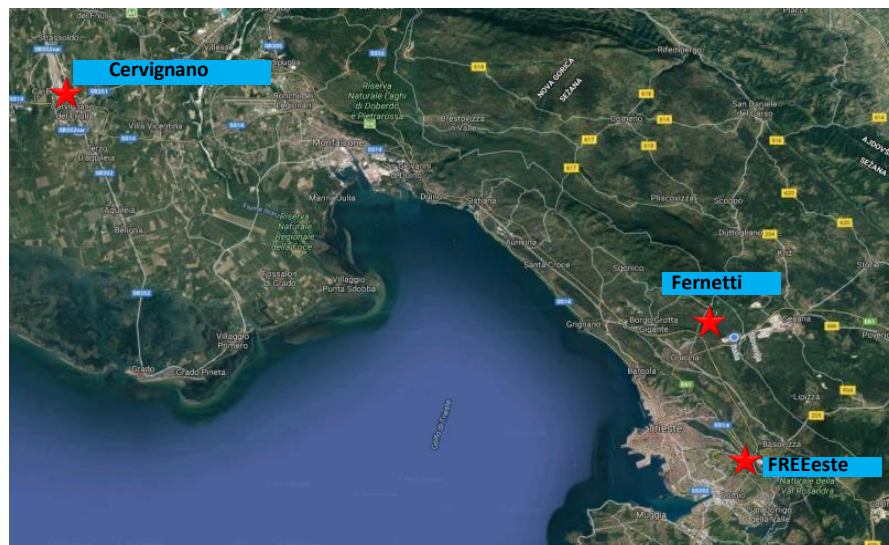


Strutture Intermodali

La sede interportuale di Ferneti, è dotata di un doppio raccordo ferroviario - a piazzale e a banchina - collegato alla stazione di Villa Opicina, connessa al Porto di Trieste e alla Stazione di Sezana, con la possibilità di raggiungere la Slovenia e l'Europa dell'Est.

Le merci possono essere agevolmente movimentate da camion a treno e viceversa, e il camion stesso può essere direttamente caricato sul treno.

Dal punto di vista viario, l'Interporto si collega all'Autostrada A4 che attraversa il Nord d'Italia ed in Slovenia all'autostrada e la Superstrada SS202 per raggiungere l'area dei Balcani e l'Europa dell'Est.





I nostri portatori di
interesse



La Relazione di Sostenibilità 2022 di Interporto di Trieste, in linea con la stesura del medesimo relativo all'anno 2019, è stato redatto ispirandosi liberamente ai principi e ai criteri redazionali stabiliti dal Gruppo di Studio sul Bilancio di Sostenibilità (GBS).

Le informazioni contenute nel documento fanno riferimento alle attività svolte dall'Azienda in Italia da gennaio a dicembre 2022.

Il perimetro di rendicontazione del Report fa riferimento unicamente alla società medesima.



I temi sui quali si è concentrata la stesura della rendicontazione di questa edizione del documento sono stati identificati attraverso iniziative di vario genere: confronti con i membri del consiglio d'amministrazione e con i principali referenti dell'Azienda, analisi di articoli stampa e di studi che hanno ad oggetto le attività della Società, ecc.



Questa attenzione ai portatori di interesse e al confronto con le loro istanze è destinata a crescere in futuro; pertanto, le edizioni successive saranno sempre caratterizzate da ulteriori miglioramenti sotto questo aspetto che consentiranno a Interporto di Trieste di dotarsi di un sistema di rendicontazione non finanziaria capace di misurare i più importanti impatti quantitativi e qualitativi delle sue attività.

Nel corso del 2022 si sono volute sviluppare alcune tematiche che ci si è resi conto essere particolarmente impattanti sia per l'Azienda che per alcuni attori istituzionali del territorio.

Ci si riferisce alla capacità dell'Azienda di sviluppare una gestione improntata su criteri manageriali, alla capacità di condurre un progetto strategico finalizzato a dare all'Interporto un importante ruolo chiave all'interno della piattaforma logistica regionale, alle competenze del team dei collaboratori dipendenti, all'attenzione verso la tutela della salute e sicurezza sul lavoro, agli impatti economici e sociali prodotti nel territorio e agli investimenti per limitare gli impatti ambientali.

I portatori di interesse e i temi della rendicontazione

Sono considerati portatori di interesse (ovvero utilizzando la terminologia anglosassone, stakeholder) gli interlocutori di Interporto di Trieste che pongono particolare attenzione nelle sue attività e che possono, attraverso un opportuno e intelligente percorso di confronto oltre che di ricerca di sinergie, contribuire a una maggior creazione di valore per il territorio dove l'Azienda è insediata.

Con la pubblicazione di questa edizione della Relazione di Sostenibilità ci si rivolge a loro presentando gli impatti generati e i propositi di miglioramento verso il futuro. È attraverso tale impegno nella ricerca di una quantificazione e qualificazione oggettiva delle proprie prestazioni (non solo finanziarie) che diventa possibile un dialogo costruttivo capace di porre le basi per nuovi progetti per il futuro destinati a concretizzare quel valore condiviso al centro dei numerosi dibattiti sulla sostenibilità.

Di fianco si riporta l'elenco dei portatori di interesse ai quali ci si rivolge con questo documento e, a seguire, in forma tabellare, i temi di impatto sui quali si concentra l'esposizione nei successivi paragrafi.



□ I Soci dell'Azienda

Friulia S.p.A., l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, e C.C.I.A.A. della Venezia Giulia, il Comune di Trieste, il Comune di Monrupino e il Comune di Gorizia

□ I Collaboratori dipendenti

□ I Clienti e le aziende insediate

□ I Fornitori

□ La Regione Friuli Venezia Giulia

□ Le Istituzioni bancarie

□ Il territorio e la comunità locale

STAKEHOLDER



TEMA RENDICONTATO	DESCRIZIONE DELL'IMPORTANZA DEL TEMA
Etica, rispetto dei valori aziendali oltre che delle normative giuridiche e sociali	I comportamenti e le azioni dell'Azienda e delle sue persone sono coerenti con i suoi valori e con il Codice Etico. Vi è un pieno rispetto delle norme di legge.
Qualità dei servizi erogati e soddisfazione dei clienti	Un servizio deve servire a soddisfare le esigenze, i bisogni e le aspettative dei soggetti ai quali è destinato. Oltre alla sua utilità, esso deve dare al mercato un riscontro in termini di soddisfazione complessiva negli aspetti tangibili e intangibili che lo caratterizzano durante l'erogazione e nelle fasi successive.
Grado di innovazione dei servizi erogati	L'innovazione del processo di erogazione dei servizi ai propri clienti sono alla base del successo dell'Azienda. Solo investendo nell'innovazione l'organizzazione è in grado di mantenere nel tempo la sua capacità competitiva e di produrre valore rispondendo alle aspettative dei suoi interlocutori e del suo territorio.
Sviluppo ambientale sostenibile	Lo sviluppo sostenibile è al centro delle strategie delle aziende moderne che sviluppano prodotti e servizi nel rispetto dell'ambiente ed entro logiche di economia circolare.
Coinvolgimento, trasparenza, chiarezza e completezza nella comunicazione e nelle relazioni con gli interlocutori interni ed esterni	Lo scopo effettivo delle attività di coinvolgimento è quello di inglobare/ raccordare/conoscere le istanze dei portatori di interesse nella propria strategia aziendale. Per questa ragione è decisivo instaurare delle strategie di comunicazione e di relazione con gli interlocutori aziendali basate sulla trasparenza, la chiarezza e la completezza rendendo oggettive le tematiche da condividere.
Sviluppo economico e generazione del valore economico e sociale. Contributo allo sviluppo dell'economia locale	Le attività dell'Interporto di Trieste concorrono a creare valore nel territorio sotto il profilo economico anche attraverso gli impatti sociali generati.
Risultati economici ed equilibrio finanziario	Le persone che hanno guidato l'Azienda, alla luce della forma giuridica che la contraddistingue hanno operato facendo leva sulle proprie capacità manageriali per generare innovazione migliorando la sua sostenibilità economica e sociale.
Investimenti nel territorio	Affinché il servizio possa evolvere, migliorare ulteriormente e mantenersi all'avanguardia è necessario investire sulle infrastrutture che diventano patrimonio del territorio.
Importanza dello sviluppo attraverso una rete fra i principali attori della logistica del territorio anche capace di allargarsi a partner stranieri	Le operazioni già realizzate negli ultimi anni si configurano, peraltro, come significative tappe del percorso che, in ottemperanza della decisione maturata nell'ambito della Regione Friuli Venezia Giulia, deve portare alla realizzazione di una Piattaforma Logistica Regionale, nella quale un ruolo cardine verrà attribuito all'Interporto di Trieste, con la possibilità di una progressiva apertura nei confronti dell'integrazione, da realizzarsi con svariate modalità, nei confronti di primarie imprese operanti in vari settori della logistica internazionale.
Sviluppo del capitale umano	Le aziende devono oggi elevare le competenze delle loro persone per promuovere e rendere possibile la cultura del cambiamento. Interporto di Trieste S.p.A. crede nella formazione e nello sviluppo professionale dei suoi collaboratori ponendoli al centro del proprio progetto di impresa.
Sicurezza e salute nel luogo di lavoro	L'attenzione e la sensibilità nei confronti del benessere psico-fisico dei propri dipendenti rappresentano dei fattori di successo in quanto favoriscono la produttività dell'impresa. Una riduzione del numero di infortuni e dei giorni di assenza per malattia si traduce direttamente in risultati migliori per l'Azienda. Nei luoghi di lavoro sani e sicuri il personale è più motivato e lavora con maggiore impegno. È assolutamente prioritario garantire la salute e la sicurezza di ogni persona presente all'interno dei quartieri fieristici di Interporto di Trieste S.p.A.



La dimensione economica

369.000 €

RISULTATO NETTO D'ESERCIZIO

2,3 Milioni di euro

EBITDA

13,1 Milioni di euro

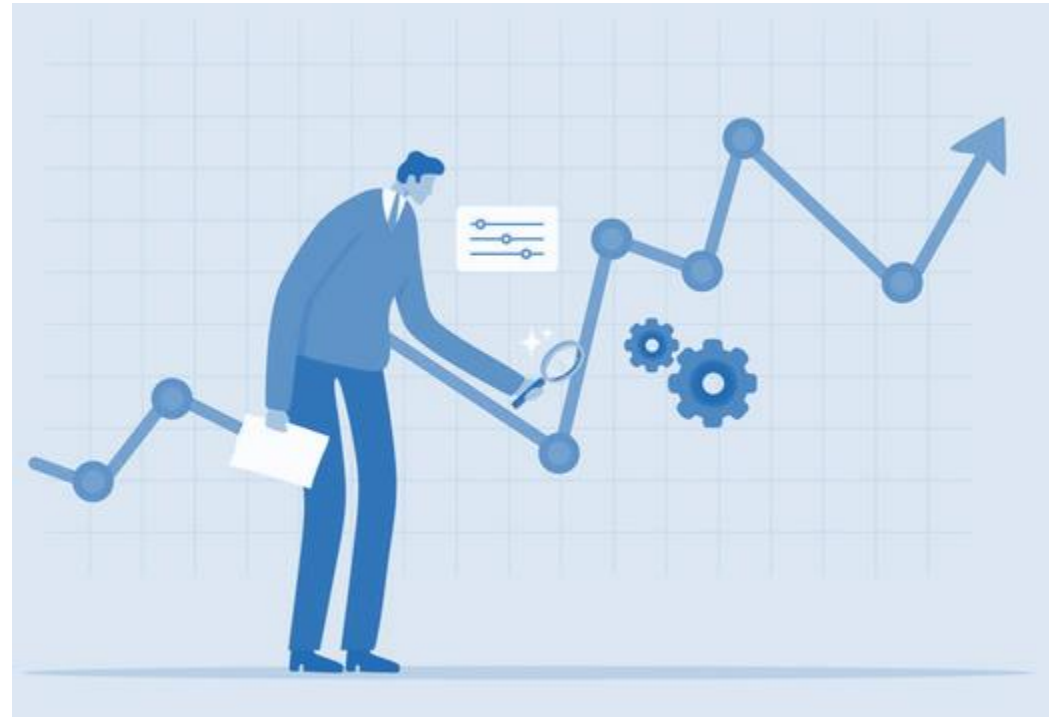
POSIZIONE FINANZIARIA NETTA

45,85%

DEL VALORE AGGIUNTO GLOBALE LORDO DESTINATO
ALLA COPERTURA DEGLI INVESTIMENTI

16,5 Milioni di euro

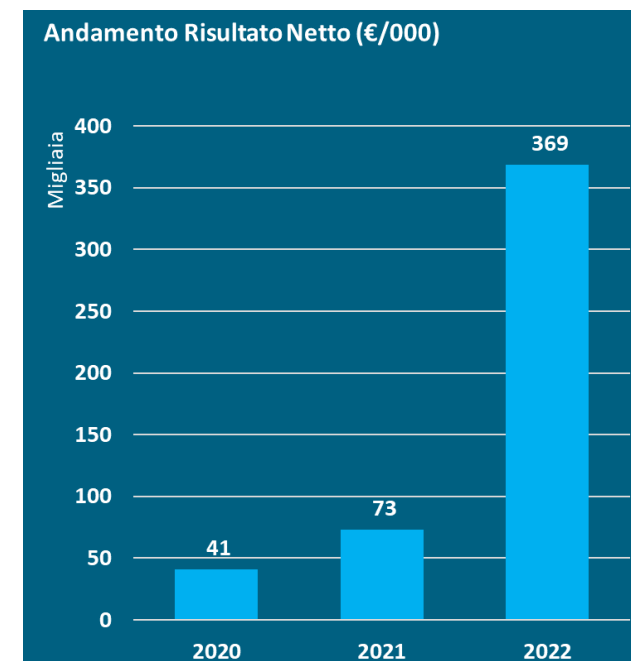
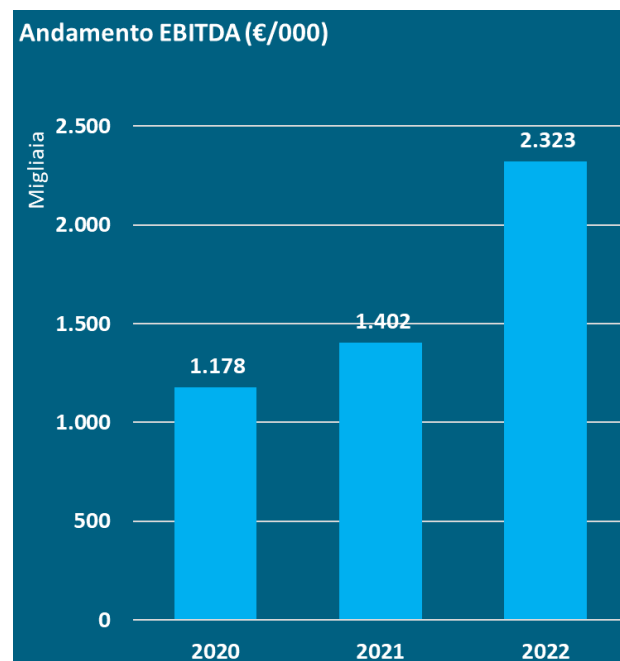
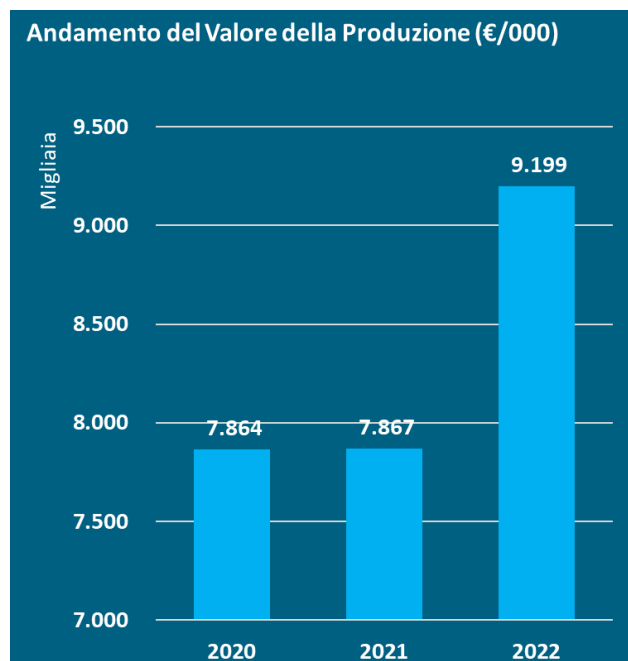
INVESTIMENTI DESTINATI ALLO SVILUPPO
INDUSTRIALE



La generazione di valore è imprescindibilmente correlata alla ricerca della sostenibilità economico-finanziaria. La responsabilità economica deve essere posta alla base dello sviluppo di ogni azienda; attuare una gestione improntata all'efficienza e all'efficacia delle proprie prestazioni è un punto essenziale anche per un'azienda che vuol distinguersi per i suoi impatti sociali. Per questa ragione la strategia perseguita da Interporto di Trieste nel corso degli anni, si è indirizzata verso un'integrazione nel medio e lungo termine delle proprie prestazioni socio-ambientali con quelle economiche e finanziarie. È opportuno presentare in modo sintetico e chiaro le performance economiche e finanziarie prodotte dall'Azienda.

Si espone una rappresentazione del Conto Economico riclassificato a valore aggiunto e alcuni grafici che consentono un'immediata lettura dell'andamento economico aziendale negli ultimi tre esercizi.

Grandezze e margini del conto economico riclassificato a valore aggiunto (€/000)			
Anno	2020	2021	2022
Valore della Produzione	7.863.977	7.867.235	9.199.001
Valore Aggiunto	3.518.275	3.601.088	4.723.868
EBITDA	1.178.192	1.401.881	2.322.619
EBIT	24.649	153.678	478.276
EBT	-46.534	79.208	390.596
Risultato Netto	41.141	73.024	368.744



STATO PATRIMONIALE SINTETICO FUNZIONALE (€/000)

Anno	2020	2021	2022
Capitale Circolante Netto	(1.931)	(7.834)	(13.874)
Attività Immobilizzate Nette	(32.200)	(38.786)	(53.389)
Capitale Investito Netto	30.269	30.952	39.515
Posizione Finanziaria Netta	12.269	6.879	13.073
Totale Mezzi Propri	18.000	24.073	26.442
Totale Fonti	30.269	30.952	39.515

INDICATORI ECONOMICI E FINANZIARI

Anno	2020	2021	2022
ROE (%)	0,23	0,30	1,39
ROI (%)	0,08	0,38	1,14
ROS (%)	0,31	1,95	5,20
EBITDA Margin (%)	14,98	17,82	25,25
PFN/EBITDA	10,41	4,91	5,63

ROE: rappresenta la redditività del capitale proprio

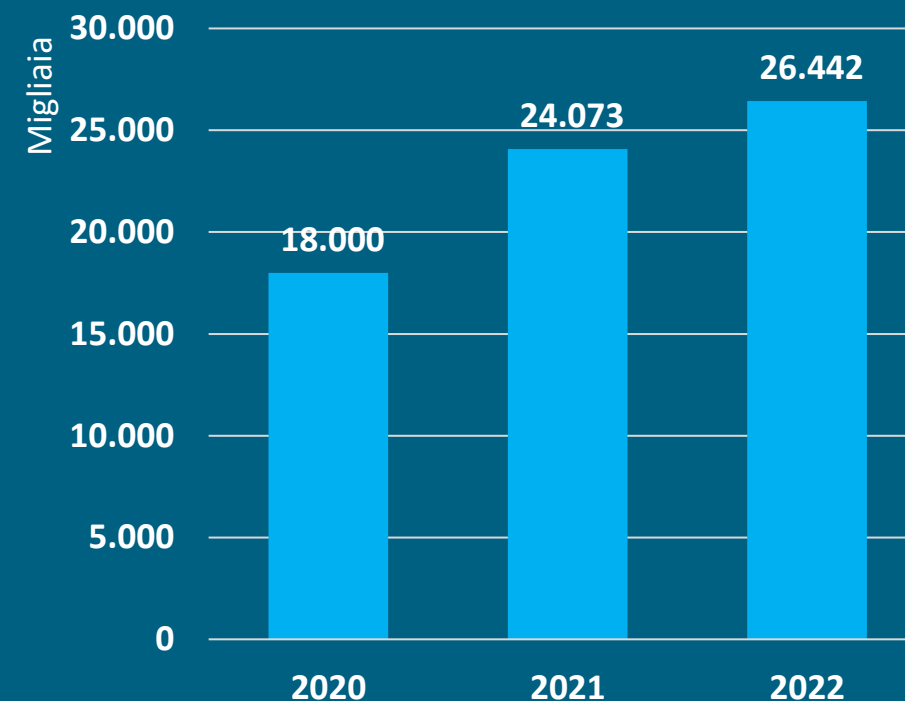
ROI: valuta la redditività del capitale investito

ROS: misura la redditività delle vendite rispetto agli utili dell'azienda

EBITDA Margin: rapporto tra l'EBITDA e il fatturato totale, misura la redditività in termini di processi operativi

PFN/EBITDA: esprime la capacità dell'azienda di coprire l'indebitamento finanziario con i flussi finanziari derivanti dalla gestione caratteristica

Patrimonio Netto (€/000)



Per maggiori dettagli si rimanda alla lettura del Bilancio d'esercizio 2022 disponibile alla pagina "Società trasparente" del sito internet aziendale.

Nella tabella di fianco si riporta, attraverso alcuni indici di bilancio, la descrizione della situazione reddituale e finanziaria dell'Azienda relativa agli ultimi tre esercizi.

Il Valore Aggiunto di un'impresa rappresenta la ricchezza che questa ha prodotto durante esercizio, individuabile come differenza tra la produzione lorda e il consumo di beni e servizi. L'impresa acquista beni e servizi necessari a produrre altri beni e servizi. La differenza tra il valore finale dei beni e dei servizi prodotti e il valore dei beni e dei servizi acquistati per essere impiegati nel processo produttivo è il Valore Aggiunto.

Il suo calcolo avviene attraverso una riclassificazione delle voci del Conto Economico di esercizio, finalizzata a evidenziare sia il processo di formazione del Valore Aggiunto aziendale che la sua distribuzione, esprimendo in quantità monetarie i rapporti tra l'impresa e il sistema socio-economico con cui interagisce.



Sotto il profilo metodologico, tra le diverse configurazioni che può assumere il Valore Aggiunto, a seconda del livello di aggregazione dei componenti reddituali, si è scelta come base di riferimento quella del Valore Aggiunto Globale Lordo (V.A.G.L.).

Interporto di Trieste ha creato nel corso del 2022 un Valore Aggiunto Globale Lordo pari a 4.729.455 euro contribuendo alla creazione di valore per diversi portatori di interesse, contribuendo alla crescita dei collaboratori, dei finanziatori dell'azienda, e a sostegno del sistema d'impresa locale in generale.

Il Valore Aggiunto Globale Lordo, in termini percentuali, è stato così distribuito:

45,47%

AL PERSONALE

Tale quota è costituita dai costi sostenuti per il personale

45,06%

ALL'AZIENDA (SISTEMA IMPRESA)

Si tratta degli utili non distribuiti e degli ammortamenti relativi agli investimenti realizzati

7,62%

ALLA PUBBLICA AMMINISTRAZIONE

È la parte distribuita sotto forma di imposte dirette e indirette

1,85%

AI FINANZIATORI

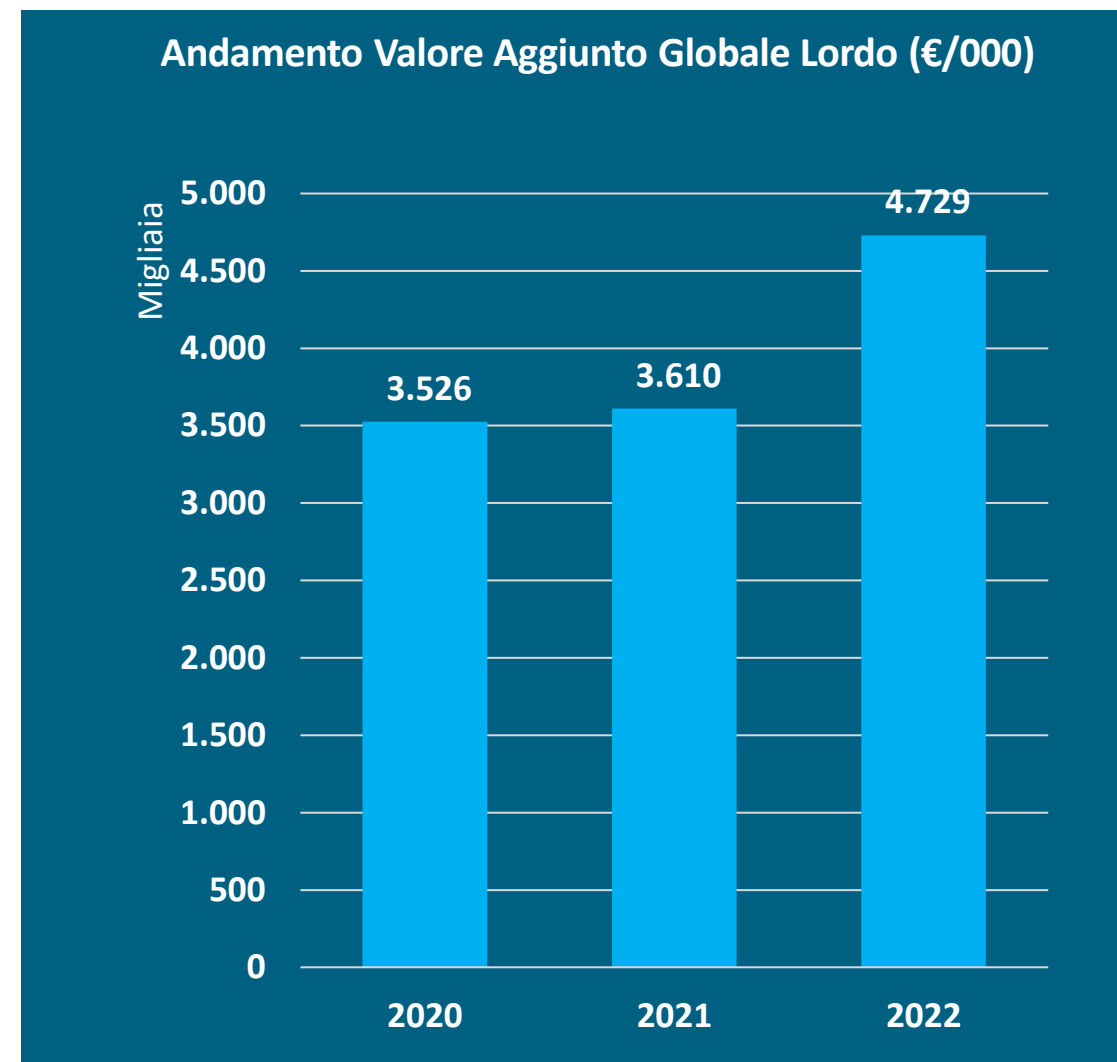
È la quota costituita dal complesso di oneri finanziari elargiti ai creditori dell'Azienda.

La distribuzione del Valore Aggiunto Globale Lordo

Nella tabella si riclassificano le grandezze di conto economico evidenziando la generazione del V.A.G.L. e la sua destinazione. Di fianco si espone il grafico che evidenzia la crescita di questa grandezza, che tra il 2020 e il 2022 raggiunge il 34%.

Gran parte del valore generato (oltre il 90%) è destinato, in pari misura, al personale e al sostenimento degli investimenti .

Valori €/000	Anno	2020	2021	2022
RICAVI		7.864	7.867	9.199
CONSUMI INTERMEDI		4.346	4.266	4.475
COMPONENTI ACCESSORI E STRAORDINARI NETTI		8	9	6
VALORE AGGIUNTO GLOBALE LORDO		3.526	3.610	4.729
SOCI		-	-	-
Dividendi distribuiti ai soci		-	-	-
RISORSE UMANE		2.100	1.979	2.150
Remunerazioni dirette		651	566	627
Remunerazioni indirette		1.449	1.414	1.523
STATO, ENTI E ISTITUZIONI		164	281	360
Imposte e tasse indirette e patrimoniali versate allo Stato		17	15	28
Imposte e tasse indirette e patrimoniali versate a Comuni		234	261	310
Imposte sul reddito di esercizio		(88)	6	22
ENTI FINANZIATORI		71	74	88
Oneri finanziari per capitali di credito		71	74	88
COLLETTIVITA'		5	-	-
Elargizioni e liberalità		5	-	-
SISTEMA IMPRESA		1.186	1.275	2.131
Rettifiche di valore su immobilizzazioni		1.145	1.202	1.762
Riserve e utili non distribuiti		41	73	369
VALORE AGGIUNTO GLOBALE LORDO		3.526	3.610	4.729



Gli investimenti

Sviluppare un'ambiziosa e concreta politica degli investimenti richiede la capacità di operare attraverso una sana gestione economica e finanziaria. Tale condizione è indispensabile per poter accedere a nuove risorse finanziarie, proprie o di terzi. Anche nel 2022, così come negli ultimi 10 esercizi, l'utile aziendale è risultato positivo ed è stato destinato all'incremento del Patrimonio Netto.

Crescere e migliorare i propri servizi seguendo l'evoluzione tecnologica significa investire in nuove infrastrutture conservando nel tempo il valore dell'intero capitale produttivo a disposizione dell'Azienda. È questa l'attenzione che permette di accrescere il patrimonio infrastrutturale a servizio del territorio generando nuovo sviluppo economico e nuove occasioni di lavoro.

INVESTIMENTI REALIZZATI NEL TRIENNIO 2020 – 2022 (€/000)							
Anno	2020	%	2021	%	2022	%	Tot.
Sviluppo industriale	3.207	86	7.277	91	16.474	99	26.957
Inv.ti di Mantenimento	533	14	707	9	217	1	1.457
Totale investimenti	3.778	100	8.006	100	16.690	100	28.412

L'importo degli investimenti complessivi realizzati da Interporto di Trieste nel triennio supera i 28,4 Milioni di euro essenzialmente riferibili allo **sviluppo dell'Area Bagnoli e al Progetto BAT (26,5 M€)** oltre al mantenimento delle strutture e nuovi mezzi di sollevamento di Ferneti (1,9 M€).

Le collegate coperture finanziarie, oltre l'autofinanziamento che ha contribuito per ca. 2 M€, sono state strutturate nel modo seguente:

5 M€

FRIE
Fondo di Rotazione per le Iniziative Economiche

8 M€

AUMENTI DI CAPITALE
Dai soci Istituzionali e privati

13,4 M€

CONTRIBUTI E ANTICIPI
Contributi c/impianti ed anticipi da BAT

Nel periodo 2017-2022, gli investimenti complessivi di Interporto Trieste hanno superato i 51,6 Milioni di euro.

Nel periodo 2017-2019 Interporto di Trieste ha sostenuto rilevanti investimenti, fra i quali assumono assoluto rilievo:

- le acquisizioni degli spazi disponibili presso l'area di Bagnoli della Rosandra nel 2017
- l'acquisizione delle quote di maggioranza di Interporto di Cervignano del Friuli S.p.A. nel corso del 2018.

Nel periodo 2020-2022 sono stati realizzati investimenti per complessivi 28,4 Milioni di Euro;

Nel 2022 sono stati realizzati investimenti per complessivi 16,7 Milioni di Euro di cui il 99% legati allo sviluppo industriale dell'Area Bagnoli e l'1% al mantenimento delle strutture esistenti.

Gli investimenti realizzati nell'area Bagnoli (26,5 M€) che assumono assoluto rilievo:

- Infrastrutture e Impianti Area Bagnoli (11,6 M€)
- Building e Magazzino BAT (11,4 M€)
- Raccordo Ferroviario (3,5 M€)



The background features a dark teal color with five vertical bars of a lighter teal shade. These bars are positioned on the left side of the page, with two bars above the text and three bars below it, creating a symmetrical frame around the title.

Il ruolo sociale

37

COLLABORATORI DIPENDENTI
(33 UOMINI E 4 DONNE)

3

PERSONE INSERITE IN AZIENDA

46 anni

ETÀ MEDIA DEI COLLABORATORI

Interporto di Trieste ritiene che lo sviluppo professionale dei suoi collaboratori entro un clima di lavoro positivo sia una condizione essenziale per innalzare le competenze e sostenere la cultura del cambiamento in funzione della soddisfazione del mercato.

Nel corso degli ultimi tre anni Interporto ha investito considerevoli risorse nel consolidamento ed efficientamento del proprio organico. Grazie agli sforzi, all'impegno e alla dedizione del personale sono stati raggiunti risultati rilevanti nella crescita economica della società evitando le ripercussioni negative in un periodo in cui l'operatività, in forte crescita, si è trovata a coesistere con la straordinarietà di eventi quali il COVID, con le relative ripercussioni sull'operatività aziendale, e le varie attività legate all'introduzione di un sistema di controllo di gestione e la modifica del software di magazzino.

Al personale dipendente viene applicato il C.C.N.L. logistica, trasporto merci e spedizione. Ai compensi erogati non si applicano differenziazioni basate sulla distinzione di genere.

Al 31.12.2022 presso l'Azienda lavorano 37 persone delle quali 4 di genere femminile. Nonostante l'evidente disparità tra presenza maschile e femminile, in Azienda non sussistono preoccupazioni in relazione a eventuali azioni discriminatorie in atto. Questa differenza dipende dalla tipologia di attività svolta dall'Impresa, che porta ad offrire posizioni occupazionali in settori-ambiti meno ricercati dal genere femminile.

Interporto di Trieste privilegia la continuità dei rapporti professionali con i dipendenti. Tale atteggiamento si concretizza nella definizione di contratti di lavoro prevalentemente a tempo indeterminato (questo tipo di contratto è applicato a tutte le 37 risorse).

Nel corso del 2022 il contratto a tempo determinato non è stato utilizzato così come non è stato fatto ricorso a contratti di lavoro Part-time.

Di seguito si espongono alcune statistiche e alcuni grafici che evidenziano la composizione dell'organico aziendale negli ultimi anni per genere, fascia d'età e mansione lavorativa oltre al turn over in entrata e uscita, all'anzianità aziendale e alla provenienza dei lavoratori. Sulla base di queste evidenze si possono esprimere le seguenti considerazioni:

- il consolidamento ed efficientamento dell'organico si evidenzia in tutte le mansioni legate alla gestione dei servizi logistici così come nell'area amministrativa. Il personale di genere femminile è inserito in mansioni di tipo impiegatizio. I dirigenti e i quadri, ovvero le figure che rivestono maggiori responsabilità, hanno un'età media di 54 anni.
- nel 2022 l'età media complessiva si attesta a 46 anni in entrambi i generi. L'anzianità aziendale evidenziata per fasce d'età e genere si attesta a 10 anni. L'Azienda è composta da persone che vantano grande esperienza maturata in più di 26 anni di servizio alle quali se ne affiancano altre inserite nell'organico in tempi più recenti.
- nel corso del 2022 è stata inserita 1 nuova risorsa e 2 nel corso del 2020/21. Negli ultimi tre anni ci sono state 9 uscite dall'organico dell'Azienda per quiescenza.
- la maggior parte dei collaboratori aziendali risiede nelle vicinanze del luogo di lavoro: 25 persone hanno residenza nello stesso comune di Trieste. Le altre persone risiedono nei comuni limitrofi e solo 2 a una distanza superiore ai 30 km dal luogo di lavoro.

IL NOSTRO ORGANICO						
Anno	2020		2021		2022	
Fascia d'età	Donne	Uomini	Donne	Uomini	Donne	Uomini
<30 anni	0	8	0	4	0	2
Tra i 30 e i 50 anni	1	10	2	13	2	14
> 50 anni	3	17	2	17	2	17
Totale	4	35	4	34	4	33

PERSONALE PER QUALIFICA PROFESSIONALE E GENERE						
Anno	2020		2021		2022	
Mansione	Donne	Uomini	Donne	Uomini	Donne	Uomini
Dirigenti	0	1	0	1	0	1
Quadri	0	2	0	2	0	2
Impiegati	4	12	4	11	4	11
Operai	0	20	0	20	0	19
Totale	4	35	4	34	4	33

Turnover Aziendale per fascia d'età

Anno	2020		2021		2022	
	Entrate	Uscite	Entrate	Uscite	Entrate	Uscite
Fascia d'età						
<30 anni	0	0	0	0	0	0
30-50 anni	1	1	1	0	1	1
>50 anni	0	4	0	2	0	1
Totale	1	5	1	2	1	2

Provenienza degli Addetti

Anno	2022	
	Donne	Uomini
Comune di residenza		
Trieste	2	23
Duino Aurisina	0	3
Monfalcone	1	0
S. Dorligo della Valle	0	3
S. Canzian d'Isonzo	0	1
Sgonico	1	2
Monrupino	0	1
Totale	4	33

Anzianità Aziendale al 2022



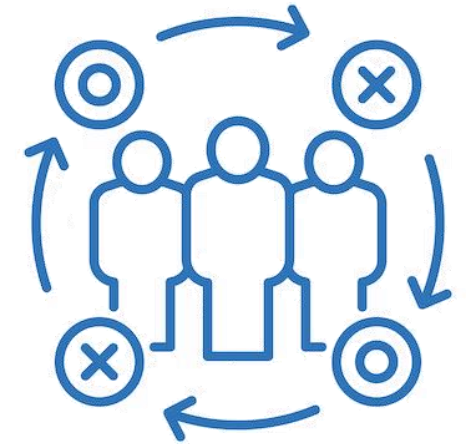
Interporto di Trieste, relativamente alle assunzioni, si è dotata di un regolamento per il reclutamento del personale (pubblicato nel sito internet aziendale). In Azienda sussistono, pertanto, criteri di organizzazione del lavoro e politiche aziendali in materia di assunzione, gestione, remunerazione, formazione e valorizzazione del personale maschile e femminile tali per cui non sussista alcuna discriminazione.

L'Azienda attraverso l'adozione di apposite politiche di condotta, si impegna a contrastare il fenomeno delle molestie morali e psico-fisiche sul luogo di lavoro. Essa, inoltre, opera in ottemperanza della legge n. 68 del 1999 in materia di inserimento lavorativo di portatori di disabilità.

Alla data del 31.12.2022 è presente presso Interporto 1 persona appartenente alle categorie protette.

Il numero dei dipendenti che hanno avuto diritto al congedo parentale durante il 2022 è stato pari a 1 per il genere maschile e a 0 per il genere femminile.

Considerando le rappresentanze sindacali, nel corso dell'esercizio 2022 risultano 14 dipendenti aderenti alle tre sigle sindacali presenti in Azienda. La costituita RSU ha intrapreso una trattativa per la definizione di un accordo di secondo livello, che si è concluso nell'esercizio successivo.



Relativamente alle attività di formazione durante il 2022 il personale aziendale ha frequentato i seguenti corsi relativi a tematiche in ambito amministrativo e fiscale:

- La nuova certificazione unica ai lavoratori (1 persona)**
- Conguagli fiscali di fine anno (1 persona)**
- Sicurezza sul lavoro (16 persone),**
- Corsi aggiornamento per addetti manutenzione (3 persone)**
- Corsi aggiornamento per addetti magazzino (13 persone)**

Per Interporto di Trieste garantire la salute e sicurezza sul luogo di lavoro e di ogni persona presente all'interno dei suoi spazi rappresenta una priorità assoluta.

Inoltre manifestare attenzione e sensibilità nei confronti del benessere psico-fisico delle persone sul luogo di lavoro significa ridurre il numero di infortuni e dei giorni di assenza per malattia elevando la produttività aziendale.

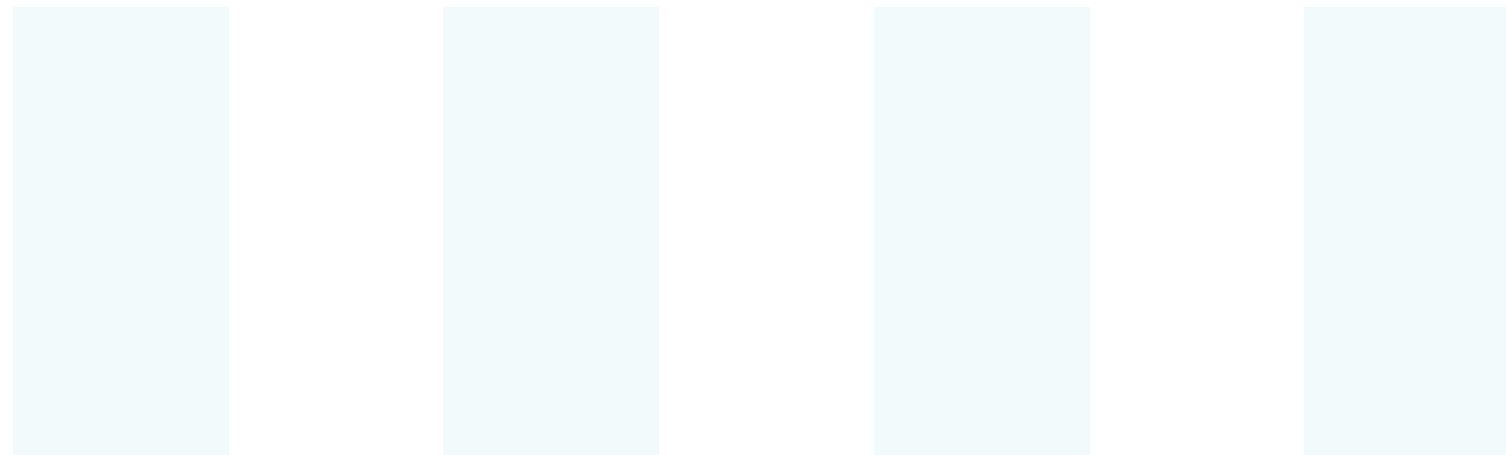
Ai sensi del D.Lgs. 81/2008 risultano attuate le visite mediche annuali e sono continuati i controlli alcool e sostanze stupefacenti per tutti i lavoratori impiegati su carrelli elevatori e piattaforme di lavoro elevabili.



DOCUMENTI SULLA SICUREZZA PRESENTI IN AZIENDA

Documento aziendale	Acronimo
Documento di Valutazione dei Rischi*	DVR
Documento di Valutazione dei Rischi stress/lavoro correlato	DVR stress/lavoro correlato

**In fase di aggiornamento.*



Non si segnalano gravi infortuni sul lavoro nel 2022.

Nel corso dell'ultimo triennio sono stati registrati 1 infortunio non grave nel 2022 e 1 infortunio non grave nel 2020.

Risultano analizzati in modo sistematico tutti gli infortuni, incidenti o mancati incidenti (near miss)

61,5%

DEI SERVIZI EROGATI AD AZIENDE DEL
TERRITORIO

142

CLIENTI ATTIVI

366

TRENI TERMINALIZZATI

360.795 t

TONNELLATE DI MERCE MANIPOLATA

28.572

TEU MOVIMENTATE

115.794

TICKETS CORRISPOSTI

Interporto di Trieste dedica alla gestione dei rapporti con i suoi clienti la massima attenzione. Esiste la consapevolezza della società che occorre saper elevare la qualità dei servizi offerti nei loro aspetti tangibili e intangibili curando ogni dettaglio sia nella fase di erogazione che in quelle successive. Guardando al futuro, e al processo di integrazione logistica in atto nel territorio regionale, Interporto di Trieste pone la massima attenzione nella ricerca di innovazioni nei suoi processi di erogazione dei servizi coinvolgendo costantemente i clienti.



L'Azienda condivide informazioni con la massima trasparenza, entro il rispetto delle disposizioni di legge e in modo tale da renderle facilmente accessibili ai clienti. Essa, inoltre, si impegna a comunicare con i suoi clienti non intraprendendo pratiche ingannevoli, fuorvianti, fraudolente o inique, non chiare o ambigue, inclusa l'omissione di informazioni importanti.

I Nostri Servizi: Tipologia

I servizi che Interporto di Trieste propone al mercato fanno riferimento a:

- ☐ l'assistenza doganale ed interportuale
- ☐ (servizio gestito direttamente o mediante le realtà insediate) la logistica e i servizi intermodali



L'Interporto gestisce, in accordo con l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, tramite la medesima piattaforma informatica, il traffico dei camion destinati all'imbarco sulle navi in partenza dal Porto di Trieste con destinazione Turchia (gate retroportuale) per i quali rende disponibile un'area di sosta con un servizio di sorveglianza attivo 24h/24h.

I medesimi servizi sono offerti anche alla moltitudine di mezzi pesanti in transito e sosta a Ferneti provenienti da tutte le altre destinazioni.

Nel complesso la somma dei ricavi realizzati nel 2022 raggiunge l'importo di 8,1 Milioni di Euro. In termini percentuali la composizione delle vendite risulta essere la seguente:

61%

SERVIZI LOGISTICI

21%

**IMPORTI PAGATI DALLE
AZIENDE INSEDIATE**

(affitti, utenze, servizi, etc.)

19%

TICKET CORRISPOSTI

dai camion in
transito

La crescita dell'importanza della funzione logistica di Interporto di Trieste è strettamente legata all'incremento dei traffici commerciali (in particolar modo di container e dell'intermodalità mediante l'utilizzo di treni) nella Regione Friuli Venezia Giulia. Essi sono trainati dall'espansione del Porto di Trieste che ha incrementato la richiesta di servizi di magazzinaggio e di logistica accrescendo la necessità di una funzione retroportuale strutturata.



Considerando la provenienza geografica dei clienti circa il 44,5% dei ricavi derivano da prestazioni erogate ad aziende con sede nella provincia di Trieste. Ulteriori informazioni, necessarie per comprendere la dimensione produttiva di Interporto di Trieste, si possono ricavare considerando alcune statistiche relative alla sede di Ferneti e, laddove pertinenti, a quella di Bagnoli della Rosandra.

- **treni terminalizzati**, dopo la forte contrazione a seguito del Covid-19, il dato risulta in graduale crescita fino alle 366 unità del 2022.

I vettori provengono oppure hanno destinazione, in prevalenza, da e verso la Germania, l’Austria e la Polonia.



- **tonnellate di merce manipolata**, al 31.12.2022 sono pari a 360.795 tonnellate di cui il 46% presso la sede di Ferneti e il 54% nell’area di Bagnoli della Rosandra. Come messo in evidenza dal grafico esposto alla fine del paragrafo, le operazioni di handling e warehousing hanno visto una ripresa nel corso degli ultimi 2 anni: nel 2022 l’incremento registrato è del 7%, riconducibile anche alla maggiore disponibilità di aree conseguente all’acquisizione del compendio di San Dorligo della Valle.

MERCI MANIPOLATE* NEL 2022

Merci	000/ton	%
Prodotti siderurgici	35	9,7%
Metalli ferrosi e non	44	12,2%
Prodotti forestali	65	18,0%
Spare parts	128	35,5%
Macchinari	16	4,4%
Coloniali (caffè)	21	5,8%
Commodities	8	2,2%
Carta	44	12,2%
Totale	361	100%

* Per manipolazione si intendono le operazioni di movimentazione (carico e scarico) e stoccaggio della merce oltre agli eventuali servizi accessori

- **containers lavorati e TEU¹ movimentate**, sempre nel 2022 nell’Interporto sono stati lavorati 6.358 container (2.853 a Ferneti e 3.505 a Bagnoli della Rosandra). Nel medesimo anno, i TEU movimentati hanno raggiunto il valore di 28.572.

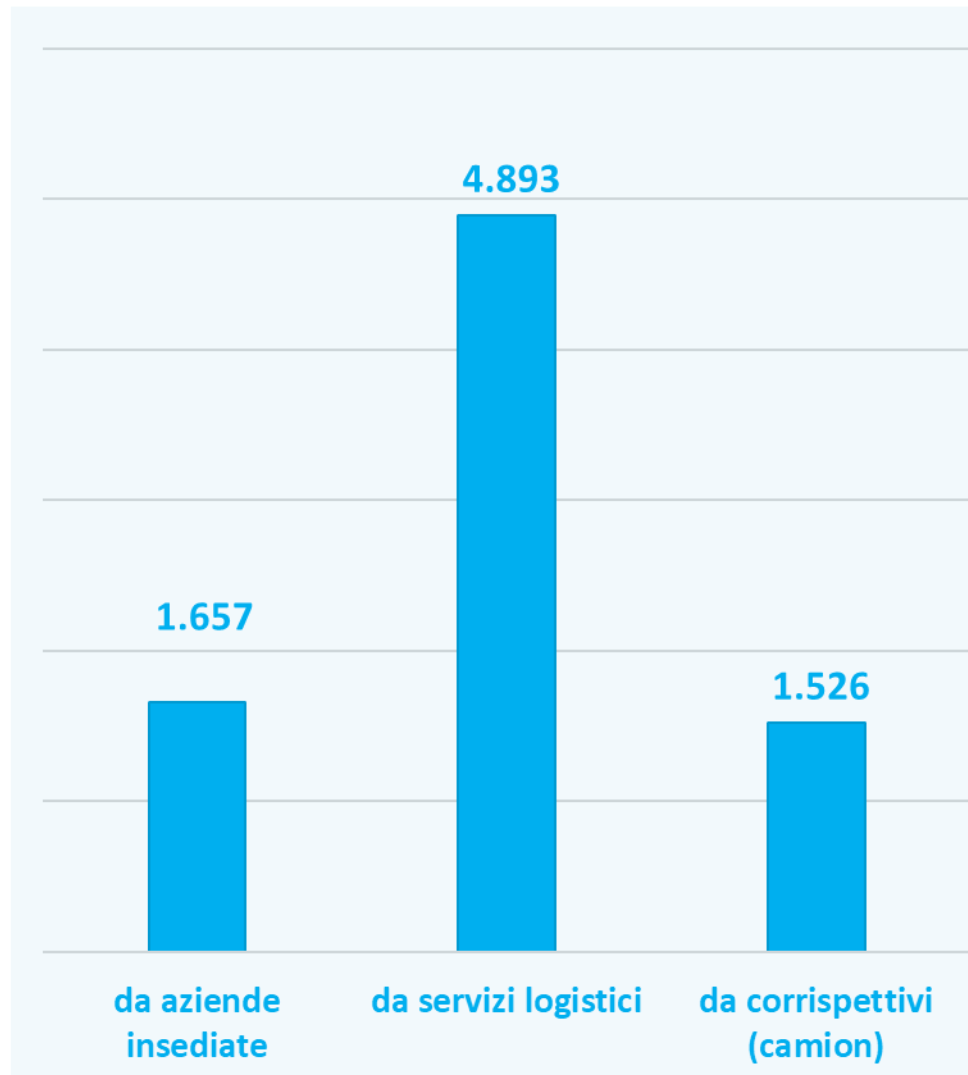
- **camion transitati**, il numero di passaggi “onerati” (con relativo pagamento del ticket) di camion registrati nel 2022 è stato pari a 115.794, in calo rispetto ai valori del 2021 e del 2020, e di questi 54.306 (ca. il 50%) risultano imbarcati nel Porto di Trieste con destinazione Turchia.

Nel medesimo anno il numero complessivo di transiti di camion raggiunge i 153.000 passaggi: ai transiti “paganti” infatti si aggiungono gli ulteriori 37.207 camion non paganti che, con documenti già pronti, transitano nell’interporto di Ferneti per poi proseguire per la Turchia.

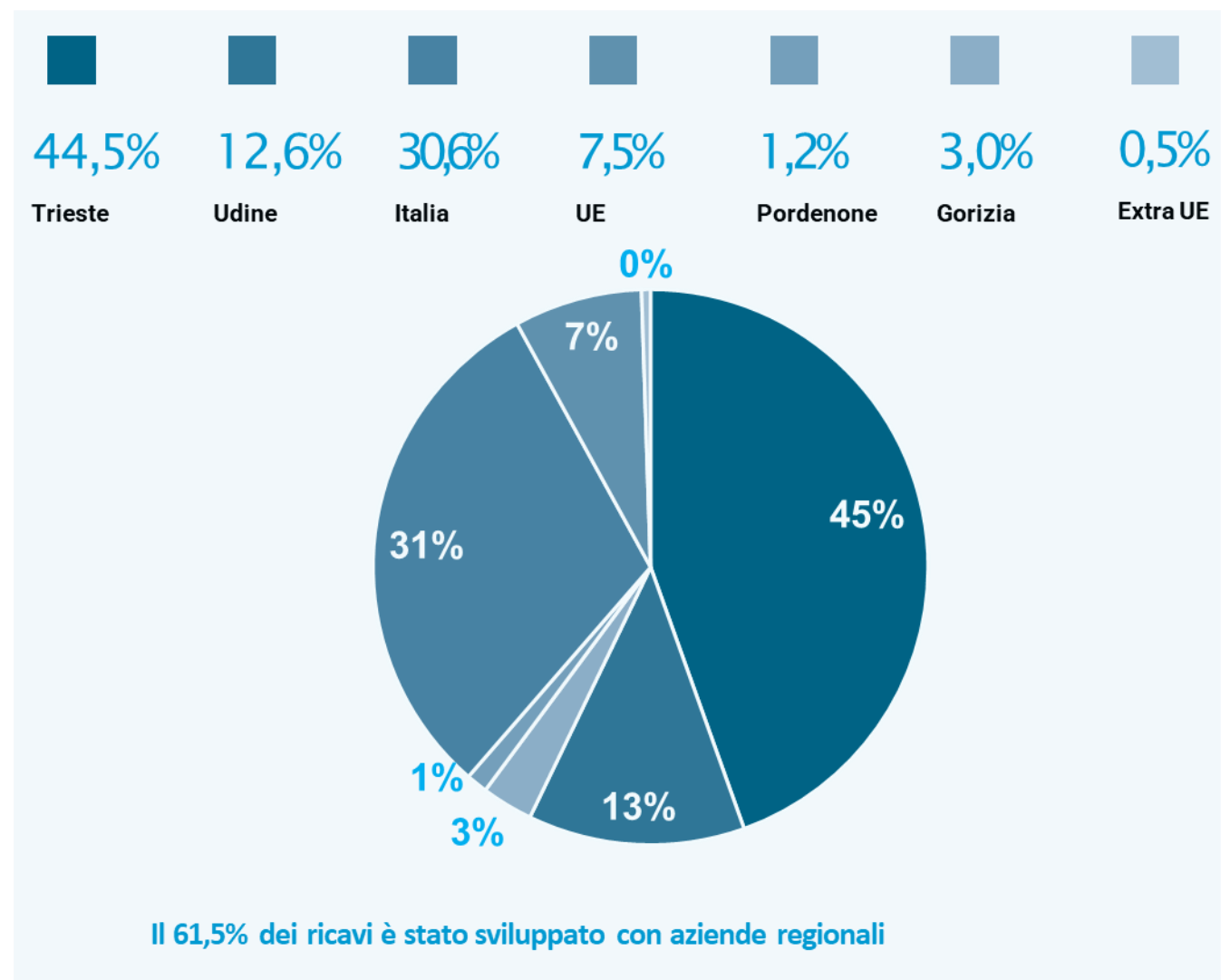
1. TEU - Sigla di twenty (feet) equivalent unit, che nei trasporti navali indica il container da 20x12x8 piedi e, anche, la capacità di trasporto di una nave portacontainer.

Di seguito si espongono in forma grafica alcune delle statistiche sopra presentate e commentate.

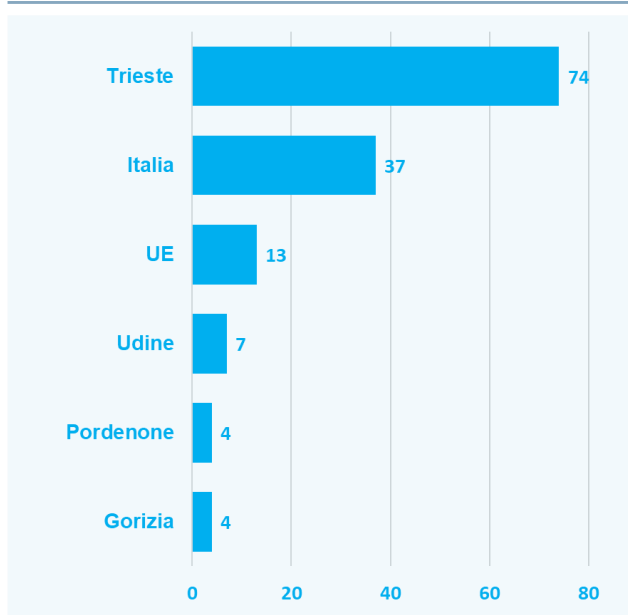
Ricavi dei servizi per tipologia - 2022 (€/000)



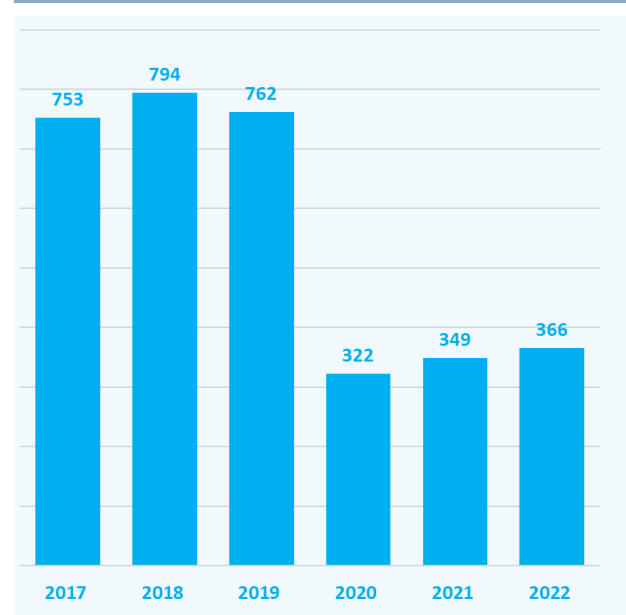
Ricavi dei servizi per zona geografica - 2022 (%)



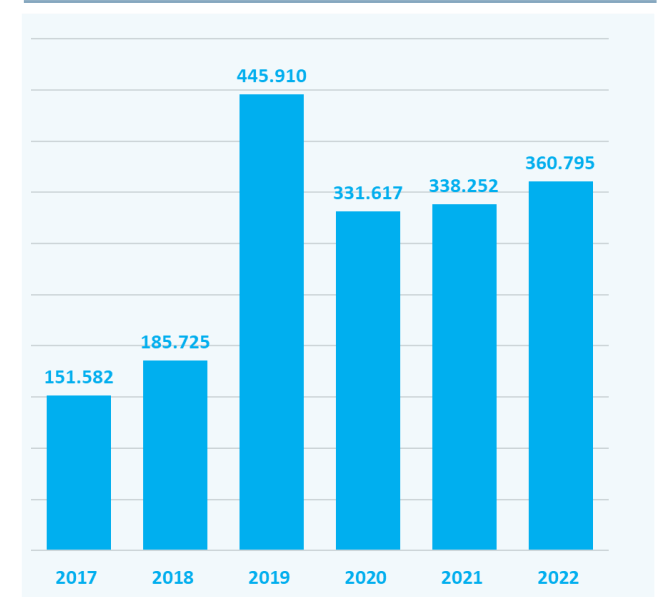
Numero clienti serviti per zona geografica - 2022



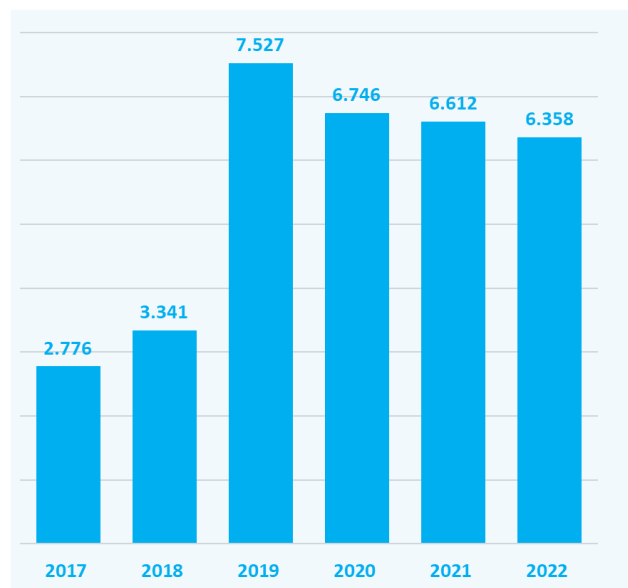
Numero treni movimentati



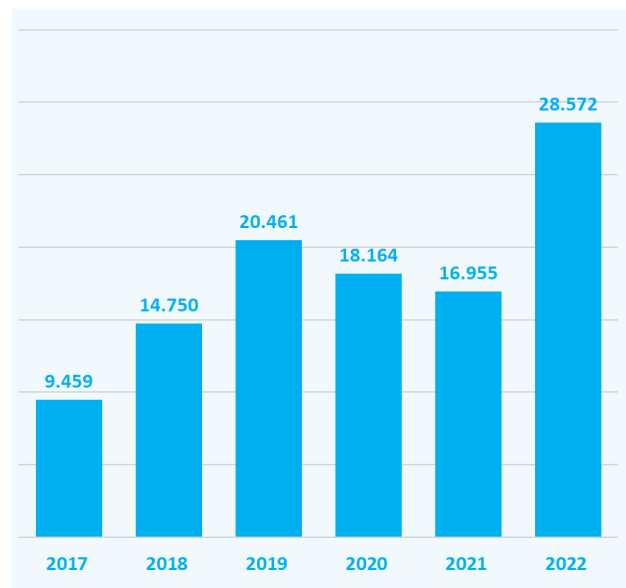
Tonnellate complessivamente manipolate



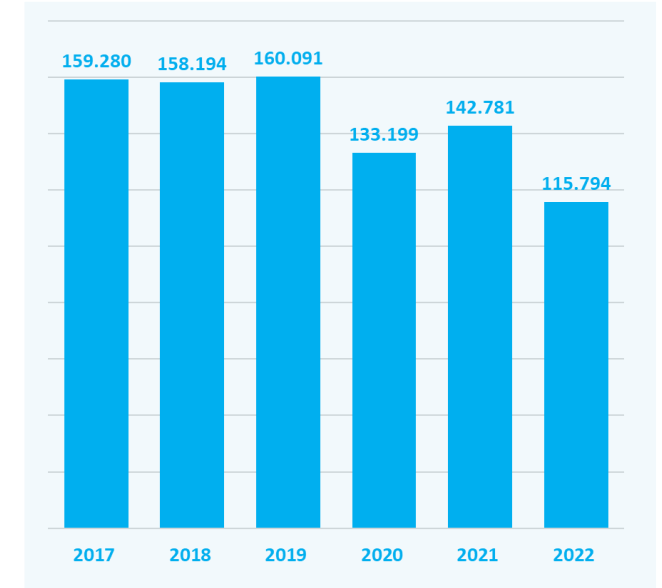
Containers complessivamente lavorati



TEU movimentati



Camion paganti



190

AZIENDE FORNITRICI ATTIVE

19,6 Milioni di euro

IMPORTO TOTALE FORNITURE

14,5 Milioni di euro

IMPORTO TOTALE FORNITURE AD AZIENDE CON SEDE LEGALE IN FVG

11,7 Milioni di euro

IMPORTO TOTALE FORNITURE AD AZIENDE CON SEDE LEGALE NELLA PROVINCIA DI TRIESTE

74%

DELLE FORNITURE DA AZIENDE CON SEDE LEGALE IN FVG

60%

DELLE FORNITURE DA AZIENDE CON SEDE LEGALE NELLA PROVINCIA DI TRIESTE

Le relazioni commerciali con i fornitori sono fonte di valore per l'Azienda e sono alla base del successo della sua offerta ai clienti. È necessario ricercare collaborazioni con imprese capaci di garantire beni e servizi di qualità entro rapporti basati sulla reciproca fiducia. Ciò significa promuovere approcci responsabili, basati sulla trasparenza e improntati al rispetto di valori etici. Questa condizione è raggiungibile attraverso la cura di ogni aspetto del rapporto con questo interlocutore, dai criteri di selezione, alla gestione delle problematiche legate alla fornitura, dal riconoscimento di tariffe eque, alla garanzia di puntualità nei pagamenti.

Il processo di selezione e la scelta dei fornitori avviene ponendo a riferimento i criteri di economicità e di trasparenza contrattuale, entro il pieno rispetto delle norme di legge in vigore. La gestione delle forniture e dei servizi acquistati da Interporto di Trieste è disciplinata dal D.Lgs. 50/2016, ossia il "codice dei contratti" e dalle successive modifiche sul piano legislativo².

Interporto di Trieste dispone di un regolamento denominato "Regolamento per i contratti di appalto di lavori, forniture e servizi, di importo inferiore alla soglia comunitaria, per le "imprese pubbliche" dei settori speciali" redatto in conformità all'art. 36 del D.Lgs. n. 50 che viene applicato allorché l'Azienda operi, quale "impresa pubblica", esclusivamente nell'ambito dei cosiddetti "settori speciali" (nello specifico, il settore "Servizi di trasporto" di cui al citato art. 118 del Codice) "sotto soglia" comunitaria. Il documento, approvato dal Consiglio di Amministrazione, è entrato in vigore nel corso del 2019.

Il regolamento assieme al Codice Etico e di Comportamento, al Modello Organizzativo ex D.Lgs. n. 231/2001 e al Sistema di Gestione per la qualità certificato UNI EN ISO 9001: 2015 dettano, pertanto, i principi cardine per le acquisizioni di beni, servizi e lavori.

² Per tutte le procedure i cui bandi o avvisi o lettere di invito sono stati pubblicati o inviati successivamente al 19.6.2019 si applica la versione attuale del D.Lgs. 50/2016 come modificato e integrato dalla L. n. 55/2019, di conversione del D.L. 32/2019 (fermo restando che non sono intervenute modifiche nei "settori speciali" sopra soglia), oltre alle singole disposizioni non abrogate del D.P.R. 207/2010, le eventuali Linee Guida ANAC laddove applicabili ed i Decreti ministeriali (fra cui il DM 49/2018) richiamati dal D.Lgs. 50/2016.

Interporto ricorre a forniture esterne in ordine a due esigenze distinte.

La prima esigenza è legata ai servizi logistici che l'Azienda propone ai suoi clienti e che, per essere strutturati, richiedono forniture relative a:

- ❑ **mezzi per la movimentazione delle merci (carrelli, carriponte)**
- ❑ **servizi di spedizione e trasporto**
- ❑ **servizi di manutenzione**
- ❑ **carburante**
- ❑ **servizi di sorveglianza**

La seconda esigenza è legata ad acquisti riconducibili a necessità di vario genere connesse all'attività dell'intero complesso interportuale, alla sua gestione ed alla realizzazione degli investimenti.

Il dato complessivo delle forniture acquistate nel corso del 2022 è pari a 19,6 circa Milioni di euro. Di questi 16,7 milioni sono relativi ad investimenti ed il rimanente è riconducibile agli acquisti legati ai servizi logistici offerti dall'Azienda e ad altri acquisti legati alle esigenze generali della struttura.

Nel 2022 Interporto di Trieste ha gestito rapporti di fornitura con 190 aziende.

Di seguito la loro localizzazione geografica è relativa ad aree regionali, nazionali e, in maniera marginale, europee ed extra-europee.

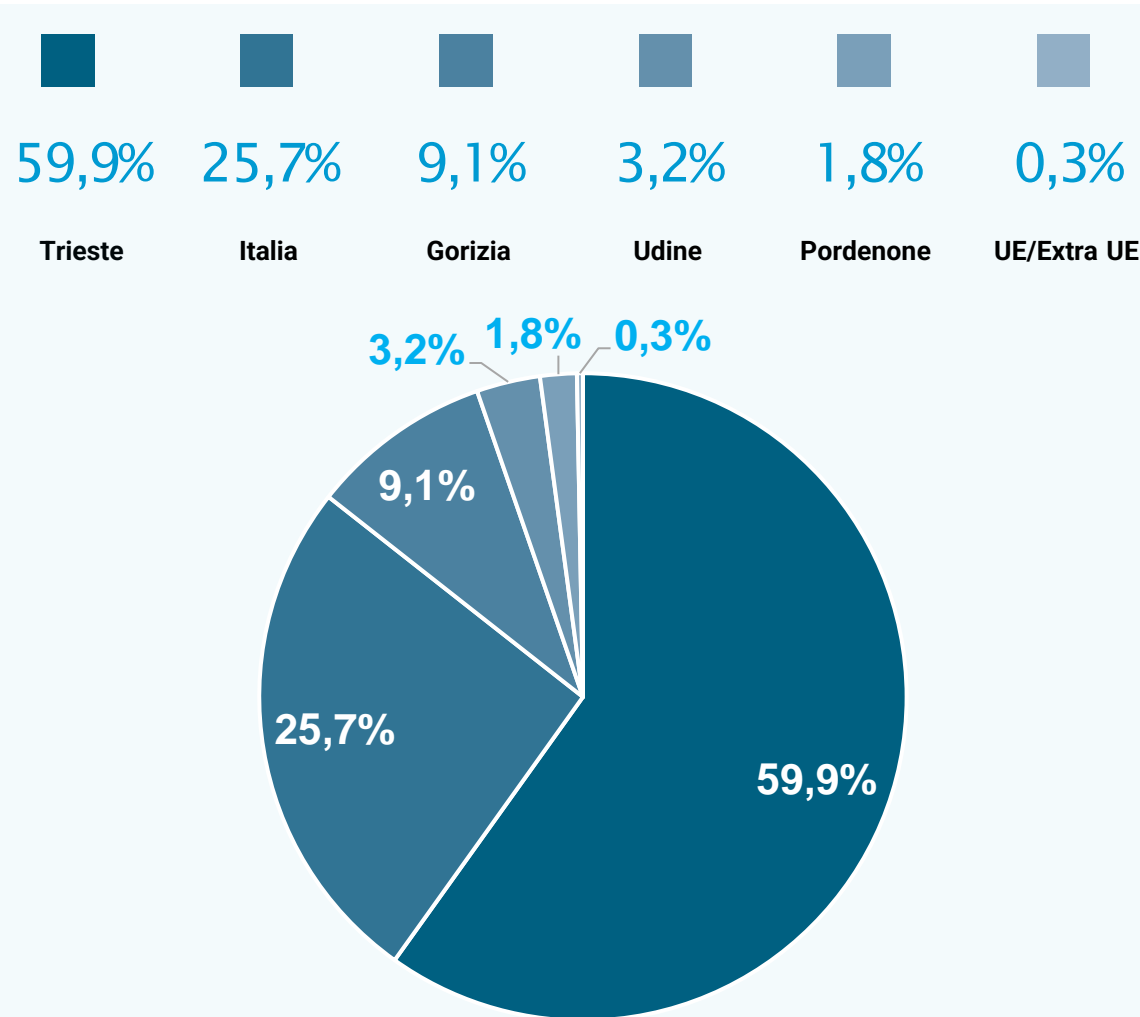
L'importanza delle ricadute economiche generate a livello locale è fondamentale in quanto attesta il ruolo di Interporto in qualità di propulsore economico per il territorio. Il 74% dei fornitori ha sede presso una delle quattro province della Regione FVG e il 60% nel territorio triestino. Considerando il 2022, il volume delle forniture acquistate da Interporto di Trieste da aziende della Regione, esso si attesta a circa 14,5 Milioni di euro (74%) mentre le forniture dalle aziende della provincia di Trieste raggiungono circa 11,7 Milioni di euro (60%).



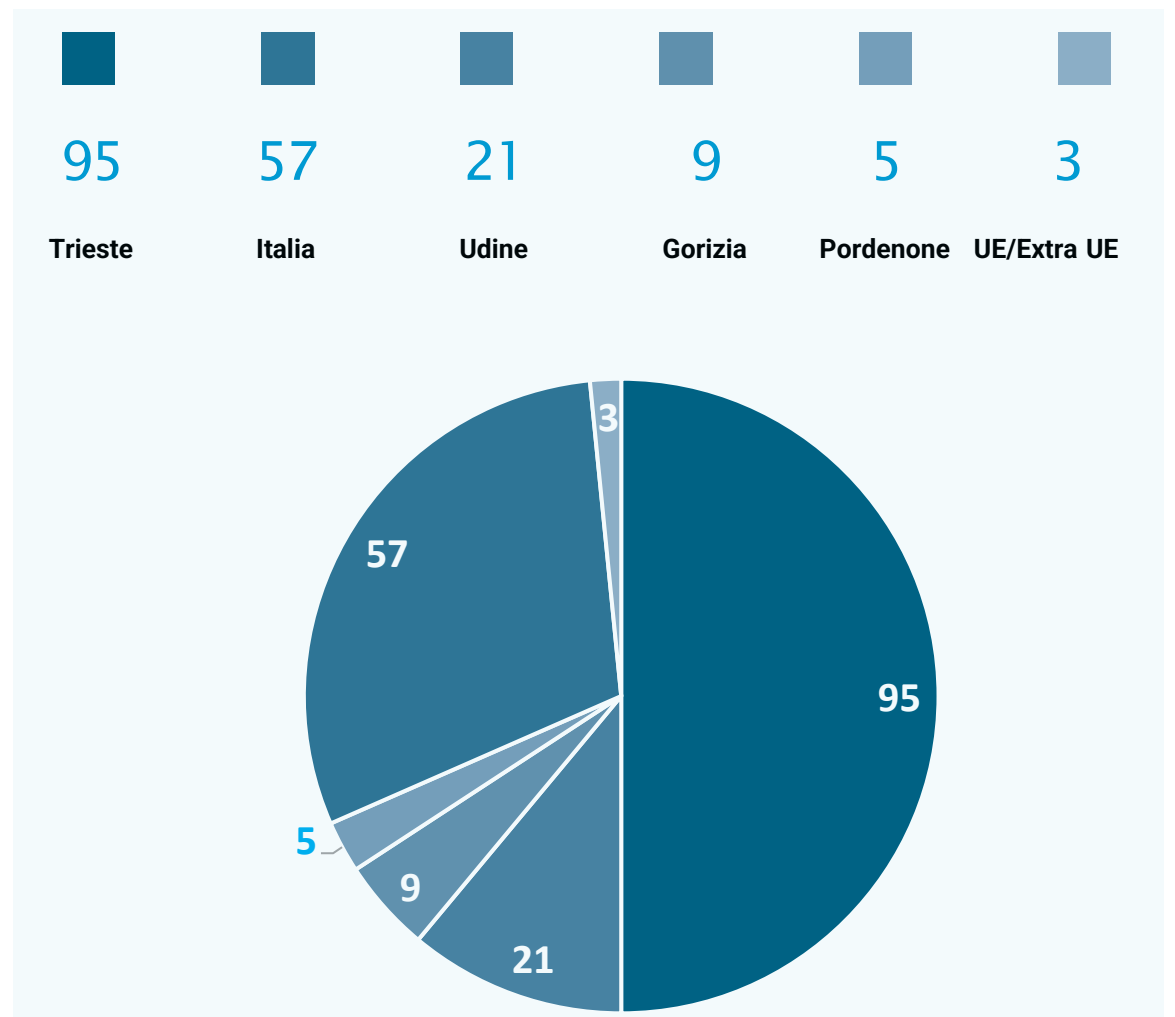
LE FORNITURE DELL'INTERPORTO PER PROVENIENZA GEOGRAFICA

AREA GEOGRAFIA	FATTURATO (€/000)
Trieste	11.724
Italia	5.036
Gorizia	1.779
Udine	622
Pordenone	358
UE – Extra UE	58
Totale complessivo	19.577

Valore forniture per zona geografica - 2022 (%)



Numero fornitori per zona geografica - 2022





La dimensione ambientale

66,90%

RIDUZIONE DEI CONSUMI ENERGETICI DOPO L'INVESTIMENTO NELL'ILLUMINAZIONE A LED

8.820

CAMION TOLTI DALLA STRADA (GOMMA-FERRO)

7.010t

MINORI EMISSIONI CO₂ GRAZIE ALLO SVILUPPO DELL'INTERMODALITÀ GOMMA-FERRO

54.306

CAMION TOLTI DALLA STRADA (RO-RO)

66.343 t

MINORI EMISSIONI CO₂ GRAZIE ALLO SVILUPPO DELL'INTERMODALITÀ RO-RO

1,3 Milioni kWh/anno 91%

CAPACITÀ PRODUTTIVA DELL' IMPIANTO
FOTOVOLTAICO DI 19.000 MQ

DEGLI SPAZI PALAZZINA DIREZIONALE
ALLOCATI

Decongestionamento del traffico cittadino

GRAZIE AL SERVIZIO DI GESTIONE DEL TRAFFICO DEI CAMION DESTINATI ALL'IMBARCO SULLE
NAVI IN PARTENZA DAL PORTO DI TRIESTE

Interporto di Trieste vuole essere un'Azienda moderna e consapevole delle criticità legate allo sviluppo sostenibile.



Con la Relazione di Sostenibilità si vuol cogliere l'occasione per fornire i riscontri oggettivi di alcuni aspetti gestiti dall'Azienda che, per i risultati ottenuti, sono indicativi dell'impegno profuso fino ad oggi e dei proposti per il futuro.

Il servizio di raccolta dei rifiuti solidi urbani è curato, presso la sede di Ferneti, da una ditta esterna e non più dalla Isontina Ambiente affidataria del Comune di Monrupino.



Relativamente alla raccolta e smaltimento di rifiuti speciali nelle due sedi, ci si avvale principalmente delle prestazioni delle aziende Riciclo System e Riciclo Clean.



TIPOLOGIA E QUANTITÀ DI RIFIUTI SPECIALI PRODOTTI E SMALTITI PER SEDE NEL 2022

Tipologia	Qtà. (kg) Ferneti	Qtà. (Kg) Bagnoli
Imballaggi in legno	14.030	46.060
Imballaggi misti	7.440	9.540
Imballaggi carta e cartone	-	1.580
Apparecchiature fuori uso	602	
Rifiuti liquidi	41.700	
Ferro e acciaio	880	1.200
Residui pulizia stradale	98.092	63.115
Materiali assorbenti e filtranti	-	3.200
Materiali contenenti mercurio	-	15
Totale complessivo	162.744	124.710

CONSUMI DI ACQUA, GAS, ENERGIA ELETTRICA

Mantenere sotto controllo e ricercare la massima efficienza nell'utilizzo delle risorse naturali ed energetiche è una buona prassi per gestire gli impatti ambientali. Di seguito si riportano i dati relativi ai consumi di acqua, gas ed energia elettrica misurati nel corso del 2022:

1.474 mc

ACQUA ANTINCENDIO



94.010 mc

GAS



14.478 mc

ACQUA SANITARIA



1,3 Milioni KWh

ENERGIA ELETTRICA



Nel 2008, prima fra le infrastrutture interportuali italiane, Interporto di Trieste ha installato e connesso alla sua rete energetica presso la sede di Ferneti un impianto fotovoltaico della superficie complessiva di 19.000 mq (15.000 mq presso i magazzini e 4.000 mq presso la palazzina degli uffici) con una potenza impegnata complessiva pari a 999 kW.



Consumo annuo prima dell'intervento	817.788,00 kW/h
Consumo annuo dopo l'intervento	270.651,00 kW/h
Risparmio annuo	547.137,00 kW/h
Percentuale risparmio energetico	66,90%
Fattore conversione dell'energia elettrica in energia primaria	0,187 TEP/MWh
TEP risparmiate anno	102,31 t
Emissioni specifiche in atmosfera	0,422 kg/kWh
Emissioni evitate	230,89 t

TEP = Tonnellate Equivalenti di Petrolio

La capacità produttiva annua dell'impianto è di 1.300.000 kWh/anno che in quota parte viene utilizzata per autoconsumo. L'impianto permette il risparmio di circa 220 tonnellate di idrocarburi fossili e la non immissione nell'atmosfera di circa 660.000 kg/anno di CO₂.

Le aree interportuali di Ferneti (circa 230.000 mq) sono tutte illuminate con lampade led. Ciò grazie a un intervento iniziato nel 2011 e realizzato in due momenti successivi: in una prima fase sono state sostituite le lampade dei magazzini e della palazzina direzionale oltre ad alcune parti comuni; in una seconda fase, quando la tecnologia per inserire corpi illuminati a 35 metri di altezza è diventata disponibile, sono state sostituite le luci delle torri faro. Ciò ha consentito un notevole risparmio tanto che ad oggi il consumo per singola torre è pari a 4,2 kWh mentre in precedenza ogni torre faro consumava 8 kWh.

L'investimento complessivo per la realizzazione degli impianti con tecnologia led è stato di circa 460.000 euro di cui circa 60.000 nel 2022.

La tecnologia delle lampade led, oltre a garantire un importante risparmio energetico, garantisce, rispetto alle lampadine tradizionali, durata superiore e minori costi di manutenzione. Questi sistemi di illuminazione assicurano maggiore sostenibilità ambientale grazie al fatto che le lampade, oltre ad avere un basso consumo energetico, non contengono sostanze tossiche come gli alogenuri metallici.

Per effetto degli investimenti in questi nuovi sistemi di illuminazione sono stati ottenuti risparmi energetici annui pari a 547.137 kWh con una riduzione dei consumi pari al 66,90%. Significativa anche la riduzione di emissioni CO₂, successiva all'intervento, pari a 230,89 t.

Nel corso dell'ultimo biennio sono stati effettuati ulteriori interventi di manutenzione straordinaria sugli inverter dell'impianto.

Impatti ambientali legati alla gestione dell'intermodalità

La ricerca di uno sviluppo strategico incentrato sui servizi logistici è legato alla potenzialità dell'intermodalità gomma-ferro. La possibilità di gestire treni verso l'Europa centrale ha conseguenze importanti sul piano degli impatti ambientali.

Nella tabella sottostante si rendicontano le prestazioni ottenute, in termini di riduzione del traffico di camion e di emissioni di CO2 negli ultimi 3 anni grazie all'utilizzo della ferrovia e alla Rete Autostrade del Mare accessibile tramite l'interporto di Ferneti.

Nel periodo i camion tolti dalla circolazione stradale risultano nell'ordine delle 180 mila unità con la conseguente riduzione di emissioni di CO2 stimabile nell'ordine di 208 mila tonnellate.

MINORI IMPATTI CO2 PER TRENI TERMINALIZZATI

Anno	2020	2021	2022
Numero camion tolti dalla strada	9.074	9.834	8.820
Minori* emissioni CO₂ (t)	7.212	7.817	7.010
Treni Terminalizzati	322	349	366

* Ai fini del calcolo dell'abbattimento delle emissioni di anidride carbonica sono stati utilizzati i dati di CO2 emissions (WTW) in funzione delle TEU effettivamente movimentate e delle distanze percorse dai treni a queste associate.

Fonte: <https://www.ecotransit.org/en/emissioncalculator/>

MINORI IMPATTI CO2 PER ACCESSO ALLA RETE AUTOSTRADE DEL MARE

Anno	2020	2021	2022	TOTALE
Numero camion imbarcati	47.278	50.679	54.306	179.990
Minori* emissioni CO₂ (t)	57.756	61.911	66.343	208.050
Totale paganti INT TS	133.199	142.781	115.794	

* Ai fini del calcolo dell'abbattimento delle emissioni di anidride carbonica sono stati utilizzati i dati relativi al 2020 dello studio effettuato da SrM per Alis (Associazione per la logistica e l'intermodalità sostenibile) che riporta per l'intero sistema Autostrade del Mare un abbattimento di CO2 pari a 44Kg per ogni tonnellata spostata dalla rete stradale alle rotte marittime.

Il servizio di gestione del traffico dei camion destinati all'imbarco sulle navi in partenza dal Porto di Trieste (gate retroportuale) assume importanza anche in relazione al decongestionamento del traffico cittadino.

Ciò è reso possibile dalla possibilità di sosta dei mezzi pesanti presso l'area retroportuale dove, dopo aver completato le pratiche doganali, i mezzi rimangono in attesa del consenso del terminalista per raggiungere direttamente le aree di imbarco. L'operazione è resa più snella da un software di gestione che adopera una tecnologia di lettura delle targhe e interagisce con il gestionale utilizzato dall'Autorità di Sistema Portuale.

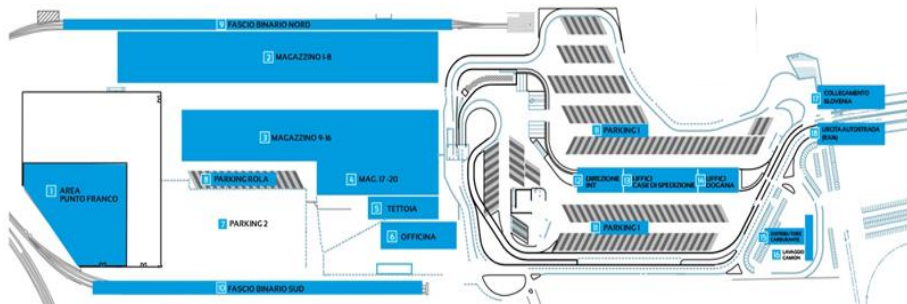


La gestione degli spazi di Interporto di Trieste

Il consumo di suolo è definito dalla Commissione Europea come l'incremento delle superfici artificiali (industriali, commerciali, residenziali) a discapito di aree agricole o naturali. Sempre la UE indica come obiettivo il consumo di suolo “zero” entro il 2050.

Interporto di Trieste si impegna nel mantenere allocati gli spazi presso la palazzina direzionale a Ferneti.

Al 31.12.2022 la percentuale di occupazione raggiungeva ca. il 91% degli spazi complessivamente disponibili.



Interporto di Trieste dispone del diritto di superficie sugli spazi dell'area di Ferneti nel Comune di Monrupino e in parte nel Comune di Trieste. Tale diritto, concesso a fine anni 70, scadrà nel 2050. Su tale insediamento l'Azienda si impegna a conservare nel tempo la piena funzionalità delle aree e delle strutture interportuali. Tale sforzo deve essere considerato anche nell'ottica del mantenimento di asset del territorio di cui possano beneficiare le generazioni future negli anni a venire. Nondimeno, deve essere considerato anche il fatto che il mantenimento del diritto di superficie in capo all'Interporto fa sì che non gravino sul Bilancio del Comune di Monrupino, proprietario dei terreni, i costi di manutenzione dell'area.

Da considerare, infine, la presenza di due impianti di depurazione gestiti dall'Azienda. Tali strutture sono destinate al trattamento delle acque reflue di derivazione civile (prevalentemente da scarichi della palazzina direzionale) e delle acque di dilavamento dei piazzali. Nel rispetto delle norme di tutela ambientale di cui al D.Lgs. n. 152/2006 sono state eseguite le analisi sugli scarichi come previste dalle autorizzazioni in atto, mentre si è proceduto alla redazione ed all'invio delle dichiarazioni in materia di smaltimento rifiuti (MUD).

La gestione degli impianti impegna un soggetto esterno (CID Srl) che, svolgendo settimanali controlli sul funzionamento e periodiche analisi del refluo scaricato, assicura il rispetto dei parametri fisici e chimici previsti dalla normativa. Nel tempo inoltre, sono stati fatti degli investimenti sulle tecnologie adottate negli impianti di depurazione, per ottenere una migliore funzionalità e affidabilità del servizio.



Le conclusioni e gli
obiettivi per il futuro



Nel proporre le conclusioni di questa Relazione di Sostenibilità è opportuno evidenziare i principali risultati ottenuti dalla Società nel corso degli ultimi 6 anni.

Evento centrale e determinante di un significativo processo evolutivo è rappresentato dall'acquisizione di congrua parte (230.000 metri quadri) dello stabilimento Wärtsilä, sito nel comune di Bagnoli della Rosandra, che ha di fatto sostanzialmente raddoppiato, in una prospettiva di medio periodo, le potenzialità operative di Interporto.

Queste sono state ulteriormente ampliate nel 2019, anno in cui l'Autorità Portuale ha attivato nel sito il regime di Punto Franco Internazionale aumentandone di fatto le potenzialità attrattive anche dal punto di vista industriale.

Un'ulteriore significativa operazione, realizzata nel 2018, è rappresentata dall'acquisizione dell'Interporto di Cervignano del Friuli, realizzata attraverso il suo conferimento da parte del socio Friulia S.p.A., finalizzato a creare sinergie all'interno della Piattaforma Logistica Regionale, coinvolgendo anche altre infrastrutture logistiche operanti sul territorio regionale ed estendibile all'integrazione con primari operatori esteri, impegnati, a diverso titolo, nel settore del trasporto e della movimentazione delle merci.

L'obiettivo di valorizzare il sito di Bagnoli della Rosandra con la predisposizione di infrastrutture atte ad ospitare attività industriali in regime di Punto Franco Internazionale sta concretizzandosi attraverso la realizzazione del Progetto di insediamento di BAT (British American Tobacco) con la costruzione di un sito industriale con annesso magazzino automatizzato unitamente alle opere di revamping delle strutture esistenti tra cui il raccordo ferroviario.

Si vuole, in sostanza, significare che, grazie ad una lungimirante politica societaria e ad una mirata gestione operativa, Interporto, seppur operante in un mercato sempre più complesso, complice un generale quadro geopolitico poco stabile e il perdurare degli effetti del conflitto Russo-Ucraino, si trova oggi inserito in un percorso di costante crescita.

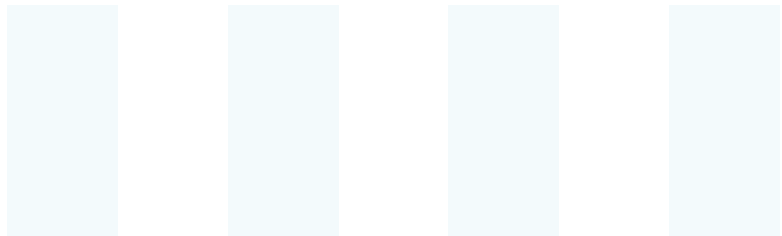
Di seguito si evidenziano alcuni obiettivi che, in una logica di progressivo sviluppo, saranno perseguiti nei prossimi esercizi.

Interporto di Trieste rispetto al numero di dipendenti che erano in servizio all'avvio del processo di sviluppo, ha compiuto negli anni, sotto lo stimolo di una crescente domanda di servizi logistici, un incremento dell'organico, raggiungendo nel 2022 un numero di 37 addetti, praticamente raddoppiato nell'arco degli ultimi 10 anni.

La nuova forza lavoro acquisita è quasi esclusivamente costituita da addetti alla movimentazione delle merci, che vengono impiegati nei due poli operativi dell'Azienda.

Vi è stato un progressivo passaggio in ruolo di un congruo numero di operatori interinali, che già avevano maturato una rilevante esperienza nelle attività connesse alla movimentazione delle merci.

In proiezione futura si può ritenere che l'attuale organico operativo sia in grado di far fronte ad un'attività in fase espansiva ricorrendo, in caso di necessità, al supporto del lavoro esterno.



In futuro si dovrà operare per un mirato consolidamento dell'Organico Aziendale, anche in vista dei crescenti impegni relativi al Piano di sviluppo della Piattaforma Logistica Regionale, tenendo conto dell'esigenza di un progressivo efficientamento con il personale già operante nelle varie strutture presenti sul territorio.

Un elemento qualificante della configurazione dell'organico di Interporto di Trieste è costituito dalla presenza crescente di personale laureato, che va considerato come elemento distintivo registrati negli ultimi anni.

Traendo qualche considerazione su quanto esposto si può affermare che Interporto è stato, in termini occupazionali, in grado di offrire un valido supporto allo sviluppo del territorio anche in considerazione del positivo impatto sull'indotto.

Nel prossimo futuro, anche grazie alla valorizzazione del regime di Punto Franco di Bagnoli della Rosandra, si potranno conseguire ben più significativi obiettivi di sviluppo occupazionale, non limitato a poche unità.



L'Azienda ha da sempre una specifica attenzione alla salute ed alla sicurezza dei lavori e le misure negli anni adottate e puntualmente rispettate hanno consentito di operare senza significativi contraccolpi negativi.

Su questa strada si deve proseguire, ed anzi, la società si impegna costantemente per progredire e migliorare. Si tratta, in effetti, quella della salute e sicurezza dei lavoratori, di una tematica di grande importanza, da trattare con specifica attenzione per tener conto delle peculiari esigenze dei suoi collaboratori.

In un'Azienda di dimensioni non rilevanti, concentrata solo nel comprensorio di Ferneti un contatto frequente e diretto con i dipendenti era piuttosto agevole e diretto.

Oggi Interporto di Trieste è cresciuto dimensionalmente e intende svilupparsi ulteriormente ed è quindi necessario mettere a punto un sistema di rapporti umani che consenta di percepire in tempi rapidi le esigenze, in particolare di carattere personale e familiare, dei propri collaboratori.

Un ulteriore tema relativo alla salute e sicurezza dei lavoratori che è doveroso porsi, riguarda la possibilità di attivare periodici controlli sanitari dei dipendenti per anticipare, o risolvere tempestivamente, eventuali forme patologiche.

Si tratta di interventi ipotizzabili per imprese dimensionalmente e strutturalmente più attrezzate di Interporto Trieste, ma da considerare, viste le prospettive di crescita della società, con specifico riferimento alla valorizzazione del ruolo sociale, inteso nel senso più ampio ed estensivo.



Elevare gli Interporti “Provinciali” ad un “Sistema degli Interporti Regionale” con la conduzione sostanzialmente incentrata in un unico interlocutore/promotore che presenti sul mercato globale dei traffici commerciali un'unica infrastruttura logistica regionale integrata (interporti e retroporti) e che al contempo ne ottimizzi l'utilizzo a vantaggio dell'intero territorio: Progetto Piattaforma Logistica Regionale (P.L.R.)

- ❑ Il sistema imperniato su Trieste sta divenendo progressivamente più solido anche per la sua possibilità di aggregare una portualità minore, dotata di vaste e articolate capacità operative. Punto di forza del sistema triestino è, ovviamente, anche il sistema retroportuale che, ha in questa fase, il suo punto di forza nell'Interporto di Trieste. L'integrazione con l'Interporto di Cervignano del Friuli rappresenta solo il primo degli obiettivi da perseguire nel prossimo futuro, cercando di valorizzare le ampie possibilità di collaborazione operativa verso obiettivi comuni.
- ❑ L'interazione con l'autoporto goriziano può trovare una prima immediata estrinsecazione con l'utilizzo dei piazzali come buffer di supporto di Ferneti per i camion turchi RO-RO e una seconda, con tempistiche meno immediate, con lo sviluppo coordinato della logistica del freddo che permetterebbe la messa a pieno regime delle infrastrutture del Polo Logistico Agroalimentare. Altri obiettivi comuni potranno venir individuati di concerto con i vertici di Autoporto, per favorire lo sviluppo di attività produttive di carattere industriale ed artigianale che hanno risentito in maniera significativa del declino di settori produttivi che in un recente passato hanno rappresentato punti di forza dell'economia regionale.
- ❑ In ragione del contratto di gestione pluriennale (scadenza 31.07.2025) affidato ad un soggetto privato (HUPAC S.p.A.), meno immediate appaiono le possibilità di collaborazione con l'Interporto di Pordenone i cui interessi specifici, alla luce delle scelte operate, in particolare in campo ferroviario, sembrano poco compatibili con quelle vocazionali dell'Interporto di Cervignano del Friuli. La struttura deve essere comunque considerata nella prospettiva di una possibile futura integrazione finalizzata principalmente allo sviluppo delle attività terminalistiche.





A fine 2023 è previsto il completamento delle attività relative all'insediamento di B.A.T. che contribuirà a consolidare ancor più il positivo trend di crescita di fatturato e marginalità di Interporto. **Sempre entro l'anno prossimo, B.A.T. potrà esercitare l'opzione per la realizzazione di un secondo sito produttivo,** ovvero liberarne la disponibilità a favore di nuovi operatori.

La collaborazione con l'azionista Duisport è focalizzata allo sviluppo dell'operatività del terminal di Cervignano a conferma dell'interesse del socio per la direttrice mediterranea con le sue articolate e variegate potenzialità operative in qualità di retroporto del Porto di Trieste.

Da aprile infatti, anche in collaborazione con Alpe Adria e DFDS, **è partito un nuovo servizio ferroviario tra il porto di Trieste e Duisburg,** sfruttando il ruolo dell'Interporto di Cervignano, collegato direttamente al Molo VII, come snodo strategico fra Turchia, Asia e Germania.

Negli ultimi anni l'area commerciale dell'azienda si è trovata impegnata a individuare nuove correnti di traffici da indirizzare sul sito di Bagnoli della Rosandra che, a partire da quest'anno, è il sito operativo più performante dei due in termini di tonnellate movimentate.

Pur essendo la necessità di completare un iter già positivamente avviato, **sarà necessario effettuare un deciso sforzo per cercare di individuare nuove possibilità espansive per le linee operative di Interporto.**

Nuove e importanti prospettive di sviluppo si apriranno per Interporto in funzione dell'evoluzione dello scenario competitivo in cui opera.

Tra queste si prospettano opportunità derivanti dallo sviluppo del corridoio ferroviario fra i Porti di Trieste e il Nord-Ovest.

La tempestiva realizzazione di tale progetto non può prescindere da un **deciso impegno da parte dei principali operatori interessati allo sviluppo del corridoio e dei relativi traffici.**

All'interno del contesto descritto è inoltre possibile rilevare un significativo affermarsi dei principi dell'Economia Circolare, con la tendenza a soppiantare l'impostazione dell'Economia Lineare la cui riduzione e il cui controllo rappresentano uno dei grandi problemi irrisolti degli ultimi decenni.

La Nuova Logistica deve cercare di assecondare e, ove possibile anticipare, le innovative esigenze dell'Economia Circolare e della Green Economy, operazione la cui realizzazione implica un'attenta considerazione dei nuovi processi produttivi e delle loro implicazioni in tema di gestione complessiva delle attività logistiche.

Sarà necessario cercare di individuare quali possono essere le filiere destinate a svilupparsi nel prossimo futuro, nei confronti delle quali risulta opportuno cominciare ad avere una specifica attenzione, in vista della possibilità di dare tempestive risposte.

Si presume che **crescenti sollecitazioni proverranno dalla filiera sanitaria, destinata a far fronte ad esigenze nuove e spesso non preventivabili e dal settore agro-alimentare, in forza dell'esigenza di mantenere un adeguato flusso merceologico per assicurare un tempestivo rifornimento dei mercati delle merci di prima necessità.**

Le situazioni che vanno consolidandosi a livello nazionale e internazionale rendono necessaria una costante riconsiderazione degli obiettivi che l'azienda deve proporsi, in un'ottica sia di breve che di lungo periodo.

La storia di Interporto ci ricorda che esso è nato negli anni settanta per dare risposta ad esigenze di carattere territoriale, intese in senso molto circoscritto, limitate alla Provincia di Trieste e, in particolare ai Comuni di Trieste e Monrupino, più direttamente interessati alle problematiche di attraversamento veicolare del principale confine con la ex Jugoslavia.

Nel tempo, sotto la spinta di eventi di carattere prevalentemente internazionale, legati alle evoluzioni politiche dei Paesi contigui, le esigenze operative di Interporto sono radicalmente cambiate ed è stato grazie ad un apprezzabile impegno innovativo che ci si sia potuti adattare a mutate e articolate sollecitazioni.

La presenza nella compagine di Friulia (finanziaria della Regione Fvg) **e di Duisport** (società di gestione del porto fluviale di Duisburg) **ne hanno alzato la caratura e gli obiettivi** ed appare ora idonea a dare adeguata risposta alle future esigenze di sviluppo di Interporto.

L'operatività di Interporto ha ricevuto negli ultimi anni decise stimolazioni dall'evolversi estremamente positivo registratosi nello sviluppo del Porto di Trieste, frutto di un'intelligente azione di sviluppo realizzata dai vertici dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale. Per effetto di tale azione si è realizzata una rilevante espansione dei traffici, che ha progressivamente interessato anche le strutture operanti sul territorio che hanno, a loro volta, realizzato significativi obiettivi di sviluppo.

La Regione Fvg e l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale sono impegnate nello sviluppo di un sistema integrato tra i dry ports del territorio. L'obiettivo è quello di offrire un'unica piattaforma logistica regionale alla quale possano fare riferimento i Paesi del Centro ed Est Europa, destinatari dell'85% delle merci che toccano il porto di Trieste.

Si rileva inoltre la **volontà di espandere il raggio d'azione del Porto di Trieste verso Ovest**, terra poco esplorata finora, che dovrà necessariamente passare attraverso una sinergia con il sistema veneto e che potrebbe prendere il via con una **prima collaborazione tra operatori**, nell'ottica di un'integrazione delle rispettive peculiarità e potenziamento dei traffici intermodali già attivi, **con Interporto Padova** ed in cui un ruolo di rilievo potrebbe essere svolto da Alpe Adria, storica società di logistica che si occupa dello sviluppo intermodale legato agli scali di Trieste e Monfalcone.

Sarà il Porto di Trieste a dettare le linee di sviluppo del Sistema Portuale Regionale e delle attività logistiche e ferroviarie dislocate sul territorio.

Il **Porto di Trieste**, grazie alle scelte operate nel recente passato e alle evoluzioni che si stanno manifestando a livello globale, si trova in una posizione di assoluta preminenza, nel bacino del Mediterraneo, in grado di porsi come **alternativa credibile nei confronti dei sistemi portuali del Nord Europa**. Non è casuale che proprio dai principali attori di quelle aree provengano manifestazioni di interesse nei confronti di un sistema Alto Adriatico, che si presenta come riferimento sempre più credibile e come elemento di connessione strategico sulle principali direttrici dei mutevoli traffici internazionali.

Prospettive di sviluppo per Interporto di Trieste

Lo sviluppo di attività industriali ad integrazione degli obiettivi della storica Mission aziendale

Nel contesto degli obiettivi indicati dall’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, tra i quali lo sviluppo dell’industria legata alla logistica, Interporto Trieste ha finalizzato l’importante Progetto per l’insediamento di BAT (British American Tobacco) nell’area FreeEste, dove vige il regime di Porto Franco Internazionale.

Il Progetto ha generato manifestazioni di interesse anche di altri operatori attratti dalle opportunità di insediamento nel sito per le rispettive attività, in particolare alcuni soggetti attivi nei settori dell’alimentare e della meccanica, che verranno sondati nel prossimo futuro.

Il crescente ruolo svolto sul territorio porta la struttura a candidarsi quale “guida” per lo sviluppo dell’intero sistema logistico regionale

La fotografia della situazione attuale evidenzia interessanti prospettive per lo sviluppo del sistema logistico territoriale, ma anche qualche criticità nell’allineamento di tutti i soggetti (Interporto Pordenone, Interporto Cervignano e SDAG) per giungere ad una maggiore integrazione, collaborazione, sinergia commerciale tra le varie realtà per dare più servizi al territorio, creare opportunità di lavoro, ma anche per allargare i contatti al di là dei confini regionali con azioni di marketing integrato.

Interporto di Trieste per struttura operativa, volumi e giro d’affari sviluppato, in un contesto di mercato altamente concorrenziale, risulta essere un player di rilievo tra gli interporti regionali e mira a contribuire in modo significativo allo sviluppo di una Piattaforma Logistica Regionale Integrata (interporti e retroporti) a vantaggio dell’intero Sistema degli interporti.

Opportunità emergenti dallo sviluppo del corridoio ferroviario fra Trieste e Genova

Il progetto prevede un **corridoio ferroviario dal F.V.G. ad Alessandria** che coinvolgerebbe, oltre al Porto di Trieste, diverse «tappe», (Retroporti e Centri intermodali) tra cui l’interporto di Cervignano, **fino ad arrivare al Porto di Genova**, che potrebbe così disporre del “network interportuale orientale” dei porti di Trieste e Monfalcone, atteso espandersi ulteriormente, quale migliore alternativa perseguibile, dei flussi del corridoio del Mar Nero interessato dal conflitto russo-ucraino.

La tempestiva realizzazione del progetto non può prescindere da un deciso impegno da parte dei principali operatori attivi sull’asse TS – AL, tra cui Interporto di Padova, interessati allo sviluppo del corridoio e gestione condivisa dei relativi traffici.





INT Interporto di Trieste

Interporto di Trieste S.p.A.
Monrupino (TS) Località Ferneti,
CAP 34016