



**INT** Interporto di Trieste

**Relazione di Sostenibilità 2023**

Lettera agli stakeholders.....	3-4	Il ruolo sociale .....	31-45
Relazione di Sostenibilità di Interporto di Trieste .....	5-6	□ I collaboratori.....	32
L'identità aziendale .....	7-19	□ L'organico .....	33-34
□ Chi siamo .....	8	□ Politiche del Personale .....	35
□ La storia .....	9	□ Salute e sicurezza sul lavoro .....	36
□ La governance e struttura organizzativa .....	10-11	□ I clienti .....	37
□ La Visione aziendale .....	12	□ I nostri servizi .....	38-41
□ Valori aziendali .....	13	□ I fornitori.....	42-44
□ Il quadro normativo di riferimento .....	14	□ Le ricadute sul territorio .....	45
□ M.O.G. e Codice Etico ex D.Lgs. 231/2001, PTPCT .....	15	La dimensione ambientale.....	46-51
□ Il Sistema di Gestione della Qualità .....	16	□ Impatto ambientale complessivo .....	47
□ I Servizi.....	17	□ Gestione dei rifiuti, Consumi di acqua, gas, energia .....	48
□ Le infrastrutture del Gruppo .....	18	□ Investimenti per il miglioramento energetico .....	49
□ Strutture Intermodali del Gruppo .....	19	□ Impatti ambientali legati alla gestione dell'intermodalità .....	50
I nostri portatori di interesse.....	20-23	□ La gestione degli spazi di Interporto di Trieste .....	51
□ Come è stata redatta la Relazione di Sostenibilità.....	21	Le conclusioni e gli obiettivi per il futuro.....	52-59
□ I portatori di interesse .....	22	□ Conclusioni .....	53
□ Temi di impatto .....	23	□ Salute e Sicurezza dei lavoratori.....	54
La dimensione economica.....	24-30	□ Miglioramento organizzativo .....	55
□ Highlight economici e finanziari 2023.....	25	□ Sinergie e accordi strategici.....	56
□ Risultati economici e indicatori economici e finanziari 2021-2023 .....	26-27	□ Investimenti strategici .....	57
□ La distribuzione del Valore Aggiunto Globale Lordo.....	28-29	□ Prospettive di sviluppo del Sistema Logistico Regionale.....	58
□ Gli investimenti.....	30	□ Prospettive di sviluppo per Interporto di Trieste .....	59
		Riferimenti Interporto Trieste .....	60



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 anche quest'anno alla pubblicazione della presente Relazione di Sostenibilità con l'obiettivo di fornire ai nostri Stakeholders uno strumento che mira ad illustrare e condividere le attività dell'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 è avvenuta, sulla scia dell'insediamento nel Punto Franco di FREEeste da parte di BAT (British American Tobacco), aprendo la strada a futuri insediamenti industriali.

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.**

**La Società redige la presente Relazione di Sostenibilità in maniera del tutto volontaria.**

*\*Il presente documento è pubblicato sul sito istituzionale di Interporto Trieste S.p.A., nella sezione Trasparenza "Informazioni ambientali".*



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, alle Comunità locali. 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 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 e Monfalcone.**

Interporto di Trieste S.p.A. è una società attiva nella logistica intermodale 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 Monfalcone 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.

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

2023

Conclusione lavori raccordo ferroviario di FREEeste  
Consegna struttura industriale e completamento nuovo magazzino BAT in FREEeste

# La Governance di Interporto

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 Capitale Sociale, interamente versato, ammonta al 31.12.2023 a 25.364.192,43 euro ed è suddiviso in 4.209.227 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 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 31.12.2023	n. azioni	%
Friulia SpA	1.475.567	35,06
Autorità di Sistema Portuale	841.822	20,00
C.C.I.A.A. della V.G.	621.372	14,76
Comune di Trieste	502.656	11,94
Comune di Monrupino	105.517	2,51
Duisport	662.293	15,73
<b>TOTALE</b>	<b>4.209.227</b>	<b>100</b>

CAPTABLE	2018		2023	
	Totale CS	%	Totale CS	%
Friulia SpA	4.109.507,64	39,99	8.986.203,03	35,06
Autorità di Sistema Portuale	2.326.775,85	22,64	5.126.695,98	20,00
C.C.I.A.A. della V.G.	1.912.241,73	18,61	3.784.155,48	14,76
Comune di Trieste	1.285.190,97	12,51	23.061.175,04	11,94
Comune di Monrupino	642.598,53	6,25	642.598,53	2,51
Duisburger Hafen AG	---	---	4.033.364,37	15,73
<b>TOTALE</b>	<b>10.276.314,72</b>	<b>100</b>	<b>25.634.192,43</b>	<b>100</b>

## Consiglio di Amministrazione (\*) ✓

### Presidente

Paolo Privileggio

### Consiglieri

Giuliano Grendene Kevin Grunder  
Elisa Palù Martina Malalan

## Collegio Sindacale (\*) ✓

### Presidente

Marco Signori

### Sindaci Effettivi

Alessandro Merlo  
Cristina Sbaizero

### Sindaci supplenti

Antonella Lonciari  
Michela Raffaelli

## Società di revisione ✓

Pricewaterhouse Coopers  
S.p.A.

## Organismo di Vigilanza ✓

Diego Travagin  
Omero Leiter

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.

(\*) In carica nell'esercizio 2023

Si riporta di seguito una descrizione del rinnovato organigramma dell'Azienda, che pone in evidenza la presenza di un Direttore Generale (Oliviero Petz) - supportato da consolidate funzioni di staff (area prevenzione e sicurezza, area qualità, segreteria di direzione, affari legali e societari, ufficio acquisti e I.C.T.) – che coordina le attività delle funzioni: logistica e commerciale, amministrazione-finanza e infrastrutture.

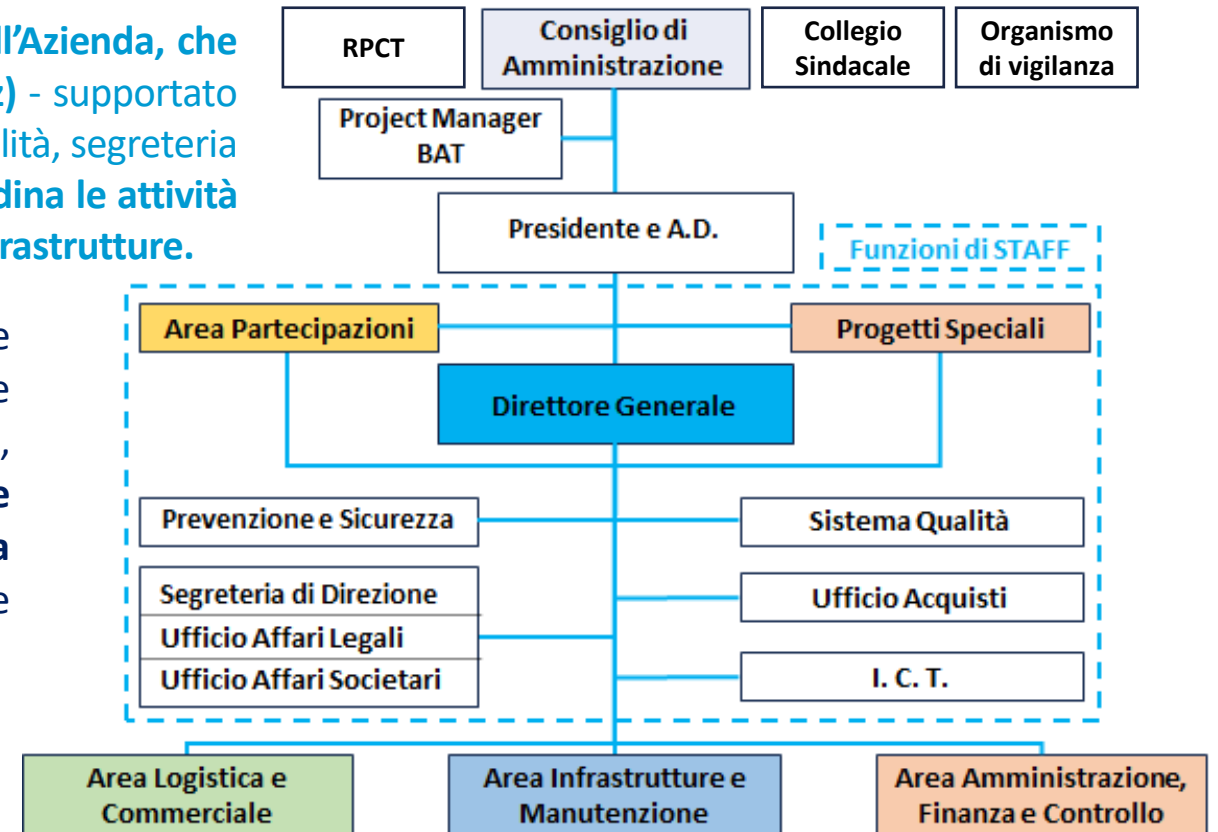
La struttura organizzativa, vista la sua rilevanza economica, mantiene un Project Manager dedicato al Progetto BAT (individuato nel Direttore Generale) e un Responsabile Progetti Speciali (i.e. operazioni di M&A), inoltre questa verrà rafforzata nelle aree Amministrazione, finanza e controllo, Logistica e Commerciale e verrà assegnata una risorsa aggiuntiva al Responsabile di Funzione dell'area 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:

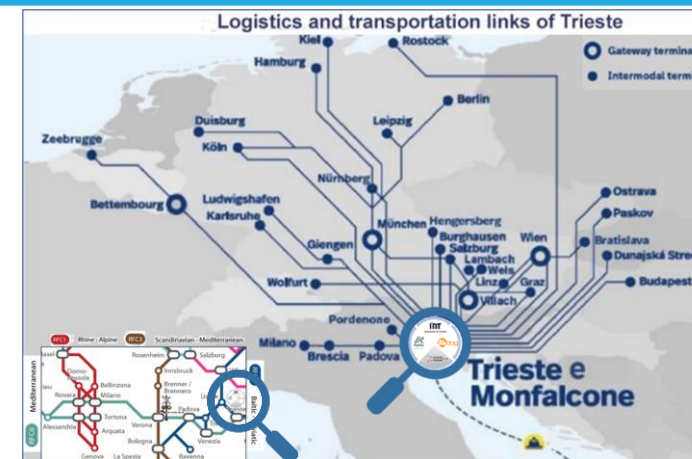
- Assologistica
- Aspt-Astra
- (Associazione Spedizionieri del Porto di Trieste)
- Confindustria Venezia Giulia
- Confcommercio Trieste
- UIR (Unione Interporti Riuniti)





Il Gruppo Interporto di Trieste, forte del crescente ruolo svolto sul territorio, vuole ambire una posizione centrale nella Piattaforma Logistica Regionale in qualità di Area retroportuale del Porto di Trieste e Monfalcone, centro dei traffici di merci aventi origine o destinazione i paesi del Far East e il bacino del Mediterraneo attraverso i porti del Nord Adriatico, oltre che Italia, Austria, Baviera e Centro Est Europa con antenne nel Tirreno e altre aree italiane per la distribuzione tramite rete stradale e ferroviaria

Consapevole della propria posizione geo-strategica nel corridoio TEN-T, al fine di cogliere opportunità emergenti dallo sviluppo del corridoio, 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.



## Evoluzione Mission/Milestone

### Lo sviluppo della retroportualità



Il Decreto attuativo del 13 luglio 2017 sottoscritto dal Ministro delle Infrastrutture e Trasporti (MIT) e dell'Economia autorizza l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale (AdSPMAO) ad assumere la gestione delle aree extra-doganali, 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 Portuale.**

AdSPMAO aveva individuato un sito – quota parte dell'area industriale di proprietà della società Wärtsilä Italia S.p.A. nel comune di S. Dorligo della Valle (Bagnoli) - per lo sviluppo di un'efficace retroportualità del Porto di Trieste in regime di Punto Franco, identificando in Interporto di Trieste quale società veicolo per la realizzazione della suddetta progettualità.

Per quanto sopra, 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).

### Lo sviluppo di attività industriali oltre la storica offerta servizi



I soci di riferimento - ovvero AdSPMAO, Friulia S.p.A. e C.C.I.A.A. della Venezia Giulia - hanno supportato il 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.

**L'Azienda per dare piena attuazione a progetti di trasformazione industriale nell'area "FREEeste" presso l'unità locale di Bagnoli della Rosandra sta realizzando nuovi investimenti** destinati all'area in Punto Franco Internazionale, unica 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 (oltre BAT) e di competitività del territorio elevando il ruolo sociale di Interporto di Trieste.

**Attraverso gli investimenti negli spazi ex-Wärtsilä di Bagnoli della Rosandra, Interporto di Trieste ha elevato la sua capacità di erogazione servizi ai clienti divenendo, per struttura operativa, volumi e giro d'affari, un player di rilievo tra gli interporti regionali.**

### Lo sviluppo del Polo Logistico Regionale



**Friulia S.p.A. in base alle previsioni dalla L.R. 31/2017, a dicembre 2018, 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 finalizzata alla messa a sistema di un Polo Logistico Regionale degli scali e delle aree retroportuali al fine di proporsi al mercato nazionale e internazionale con una adeguata offerta logistica.

**Nel corso del 2023 si sono poste le basi che hanno portato, a febbraio 2024, alla firma di un accordo tra i terminal di Trieste, Cervignano e Gorizia che prevede una stretta collaborazione commerciale, la promozione unitaria alle fiere, un comune sito web e lo scambio di informazioni operative al fine di rafforzarsi e proporsi al mercato nazionale ed internazionale come soggetto unico sul mercato .**



**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	
<b>Trasparenza e Responsabilità</b>	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
<b>Imparzialità</b>	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
<b>Orientamento al cliente</b>	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
<b>Tutela e promozione della salute e della sicurezza sul lavoro</b>	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
<b>Gestione efficiente ed efficace</b>	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.
<b>Indotto e valore per il territorio</b>	Interporto di Trieste attraverso le sue attività e le sinergie che ricerca con la controllata Interporto di Cervignano, 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
<b>Rispetto dell'ambiente</b>	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 e s.m.i. (D.Lgs. 36/2023);**
- ❑ **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 (PTPCT);**
- ❑ **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 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, integrato dal Piano Triennale Anticorruzione e per la Trasparenza (PTPCT), nonché da specifiche procedure previste dalle certificazioni in essere, quale 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.

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.

Nel corso del 2024 e 2025, a seguito dell'aggiornamento del MOG 231, saranno conseguentemente tenuti seminari informativi e corsi di formazione.



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)**



Relativamente alle attività svolte nel 2023, l'Organismo di Vigilanza non ha segnalato o evidenziato anomalie e/o criticità rilevanti.

# 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 nazioni 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 79.000 di magazzini coperti e tettoie. Per i servizi ferroviari sono stati completati 3 binari nel 2023, suddivisi in 2 fasci operativi di lunghezza fino a 450 metri e uno fino a 750 metri.


La sede della controllata Interporto 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.

**3 Terminal**  
intermodali

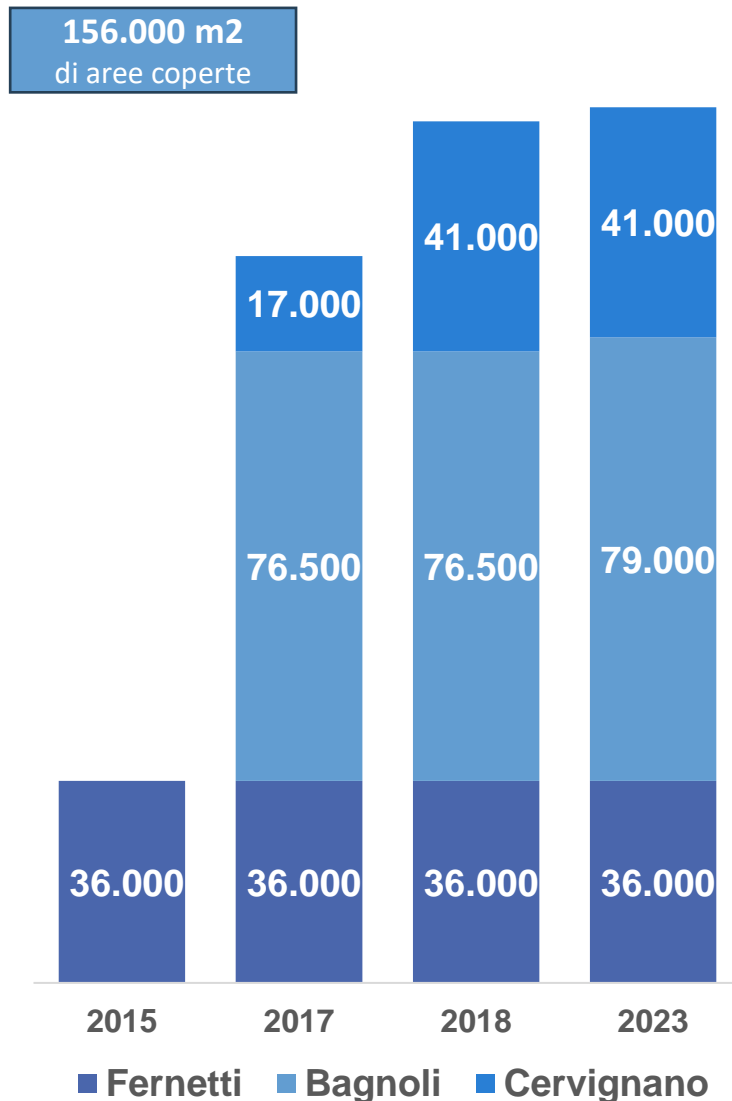
**958.000 m2**  
di superficie totale

**156.000 m2**  
di aree coperte

## Infrastrutture Interporto di Trieste S.p.A. – 2023

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

## Evoluzione aree coperte (mq)

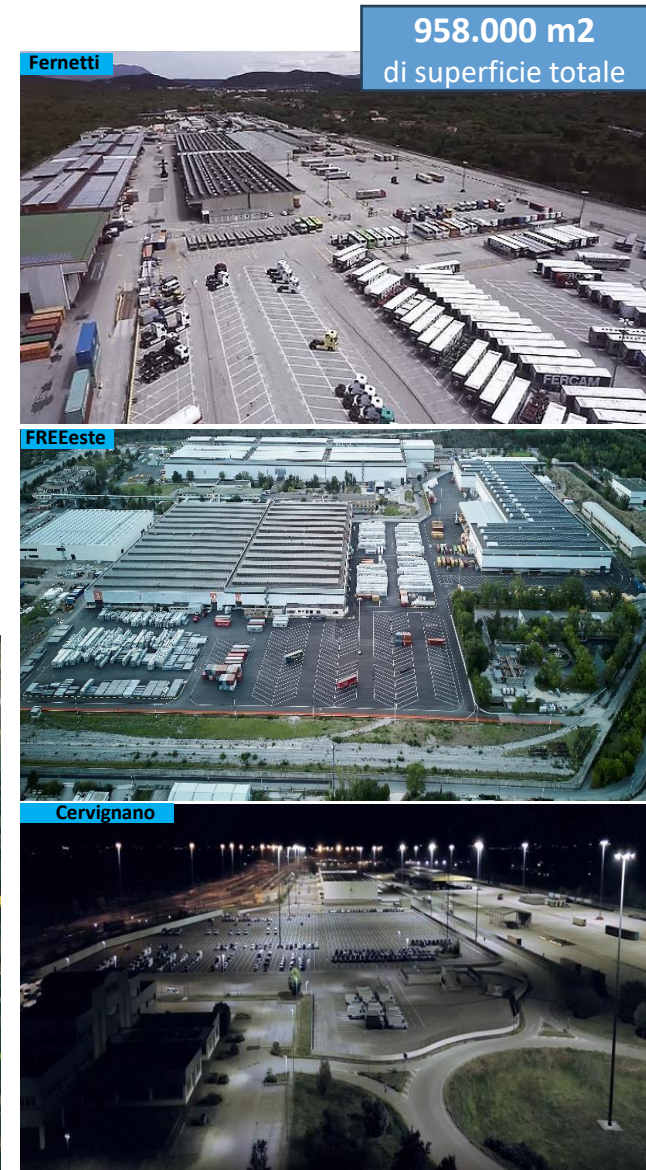


## Strutture Intermodali

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 agevolmente 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

# Come è stata redatta la Relazione di Sostenibilità

La Relazione di Sostenibilità 2023 di Interporto di Trieste, in linea con la stesura del medesimo relativo all'anno 2022, è stata redatta 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 2023.

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



**I temi sui quali si è concentrata la stesura della rendicontazione del documento sono stati identificati attraverso iniziative di vario genere: confronti 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 2023 si sono avviate azioni, alcune realizzate già nei primi mesi del 2024, relative alla implementazione di tematiche particolarmente impattanti sia per l'Azienda che per alcuni attori istituzionali del territorio.

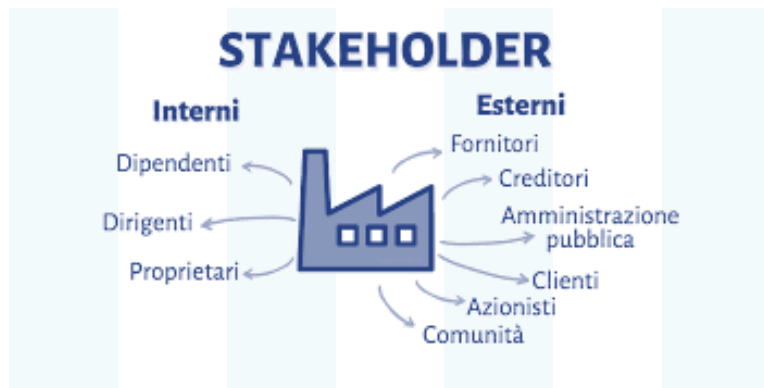
Ci si riferisce alla capacità dell'Azienda di sviluppare una **gestione improntata su criteri manageriali**, alla capacità di condurre un progetto strategico finalizzato a dare all'Interporto un importante ruolo chiave all'interno della piattaforma logistica regionale, **all'accrescimento delle competenze 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

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 e beneficiare di 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, Duisburger Hafen AG (Duisport), C.C.I.A.A. della Venezia Giulia, il Comune di Trieste e il Comune di Monrupino.**

## □ I Collaboratori dipendenti

## □ I Clienti e le aziende insediate

## □ I Fornitori

## □ La Regione Friuli Venezia Giulia

## □ Le Istituzioni bancarie

## □ Il territorio e le Comunità locali

TEMA RENDICONTATO	DESCRIZIONE DELL'IMPORTANZA DEL TEMA
<b>Etica, rispetto dei valori aziendali oltre che delle normative giuridiche e sociali</b>	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.
<b>Qualità dei servizi erogati e soddisfazione dei clienti</b>	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.
<b>Grado di innovazione dei servizi erogati</b>	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.
<b>Sviluppo ambientale sostenibile</b>	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.
<b>Coinvolgimento, trasparenza, chiarezza e completezza nella comunicazione e nelle relazioni con gli interlocutori interni ed esterni</b>	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.
<b>Sviluppo economico e generazione del valore economico e sociale. Contributo allo sviluppo dell'economia locale</b>	Le attività dell'Interporto di Trieste, anche tramite la controllata Interporto di Cervignano, concorrono a creare valore nel territorio sotto il profilo economico anche attraverso gli impatti sociali generati.
<b>Risultati economici ed equilibrio finanziario</b>	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.
<b>Investimenti nel territorio</b>	Affinché il servizio possa evolvere, migliorare ulteriormente e mantenersi all'avanguardia è necessario investire sulle infrastrutture che diventano patrimonio del territorio.
<b>Importanza dello sviluppo attraverso una rete fra i principali attori della logistica del territorio anche capace di allargarsi a partner stranieri</b>	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 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.
<b>Sviluppo del capitale umano</b>	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.
<b>Sicurezza e salute nel luogo di lavoro</b>	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.

The background features a dark teal color with four vertical bars of a lighter teal shade. Two bars are positioned on the left side, and two are on the right side, creating a symmetrical frame around the central text.

# La dimensione economica

**441.000€**

RISULTATO NETTO D'ESERCIZIO

**3,3 Milioni di euro**

EBITDA

**10,7 Milioni di euro**

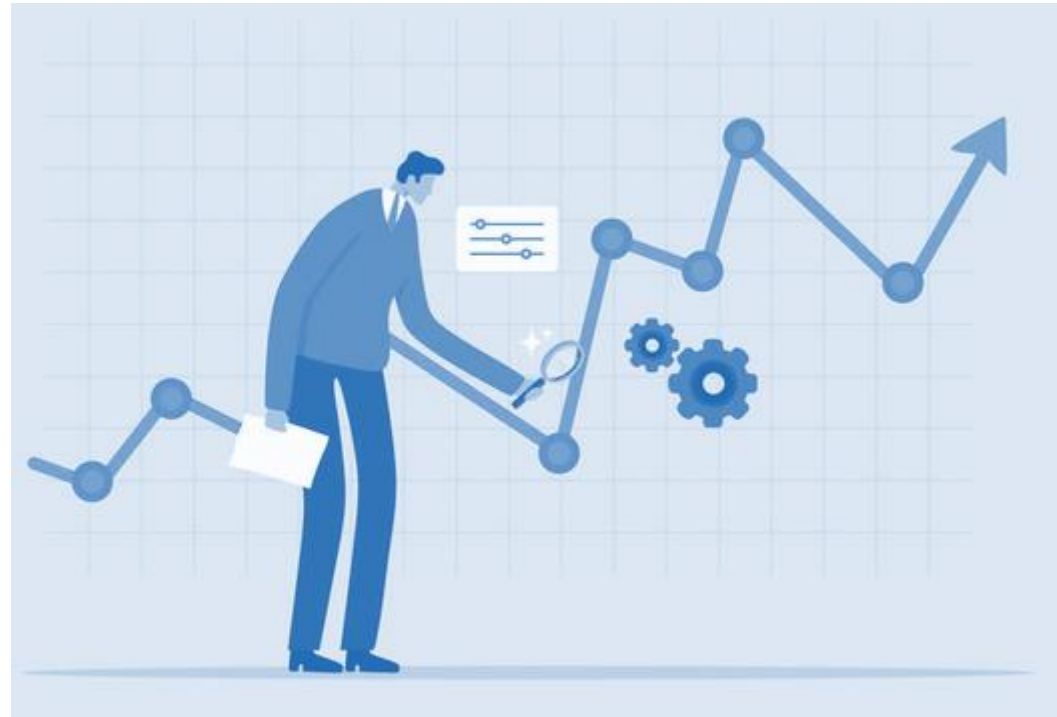
POSIZIONE FINANZIARIA NETTA

**46,78%**

DEL VALORE AGGIUNTO GLOBALE LORDO DESTINATO  
ALLA COPERTURA DEGLI INVESTIMENTI

**12,2 Milioni di euro**

INVESTIMENTI DESTINATI ALLO SVILUPPO  
INDUSTRIALE

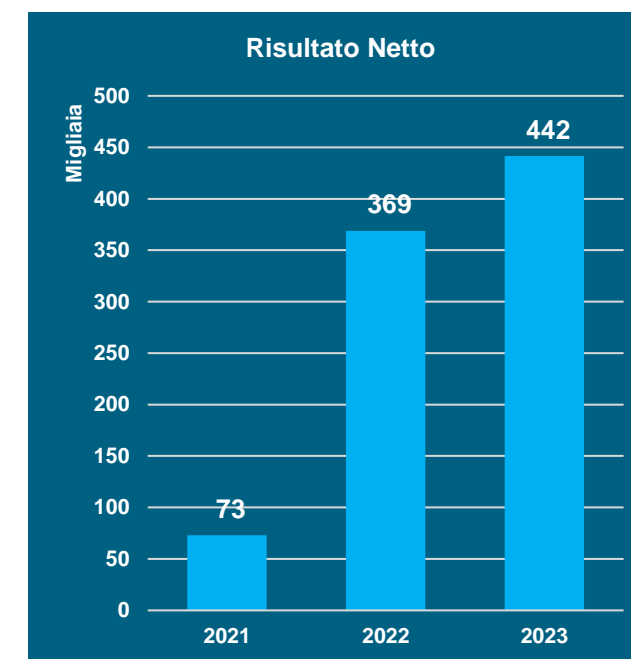
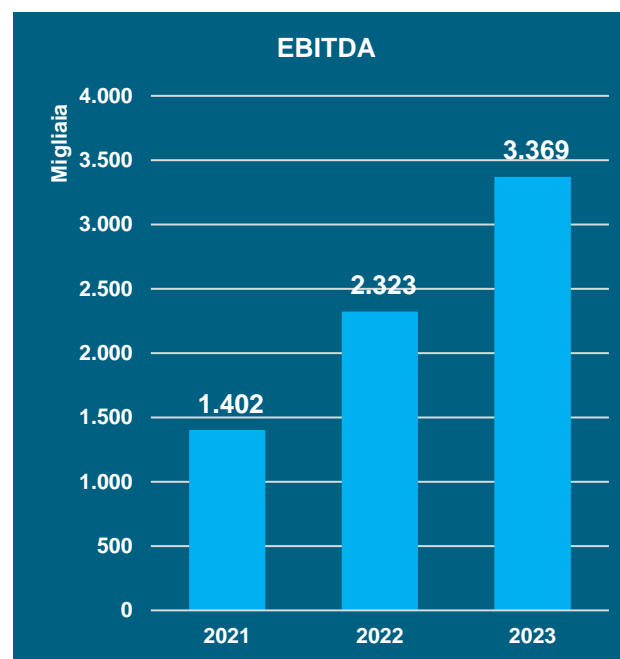
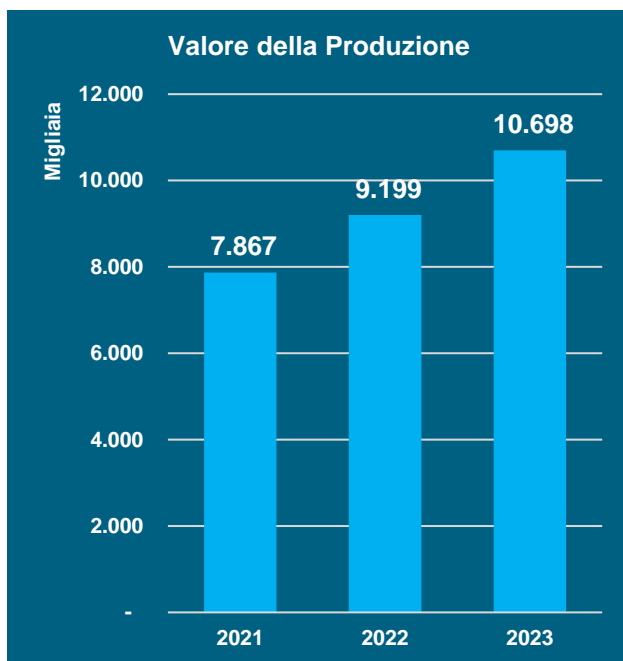


La generazione di valore è imprescindibilmente correlata alla ricerca della sostenibilità economico-finanziaria. La responsabilità economica deve essere posta alla base dello sviluppo di ogni azienda; attuare una gestione improntata all'efficienza e all'efficacia delle proprie prestazioni è un punto 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.

La capacità di Interporto Trieste di generare valore economico ha un impatto significativo sulla distribuzione del valore generato sull'intero territorio in cui opera, dimostrando l'impegno della Società nei confronti dell'economia locale e del suo sviluppo.

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 (€)			
Anno	2021	2022	2023
<b>Valore della Produzione</b>	<b>7.867.235</b>	<b>9.199.001</b>	<b>10.698.184</b>
Valore Aggiunto	3.601.088	4.723.868	6.025.507
<b>EBITDA</b>	<b>1.401.881</b>	<b>2.322.619</b>	<b>3.369.475</b>
EBIT	153.678	478.276	989.887
EBT	79.208	390.596	545.529
<b>Risultato Netto</b>	<b>73.024</b>	<b>368.744</b>	<b>441.502</b>



## STATO PATRIMONIALE SINTETICO FUNZIONALE (€/000)

Anno	2021	2022	2023
Capitale Circolante Netto	(7.834)	(13.874)	(18.975)
Attività Immobilizzate Nette	(38.786)	(53.389)	(62.599)
<b>Capitale Investito Netto</b>	<b>30.952</b>	<b>39.515</b>	<b>43.623</b>
Posizione Finanziaria Netta	6.879	13.073	10.740
Totale Mezzi Propri	24.073	26.442	32.883
<b>Totale Fonti</b>	<b>30.952</b>	<b>39.515</b>	<b>43.623</b>

## INDICATORI ECONOMICI E FINANZIARI

Anno	2021	2022	2023
ROE (%)	0,30	1,39	1,34
ROI (%)	0,38	1,14	2,09
ROS (%)	1,95	5,20	9,25
EBITDA Margin (%)	17,82	25,25	31,50
PFN/EBITDA	4,91	5,63	3,19

*ROE: rappresenta la redditività del capitale proprio*

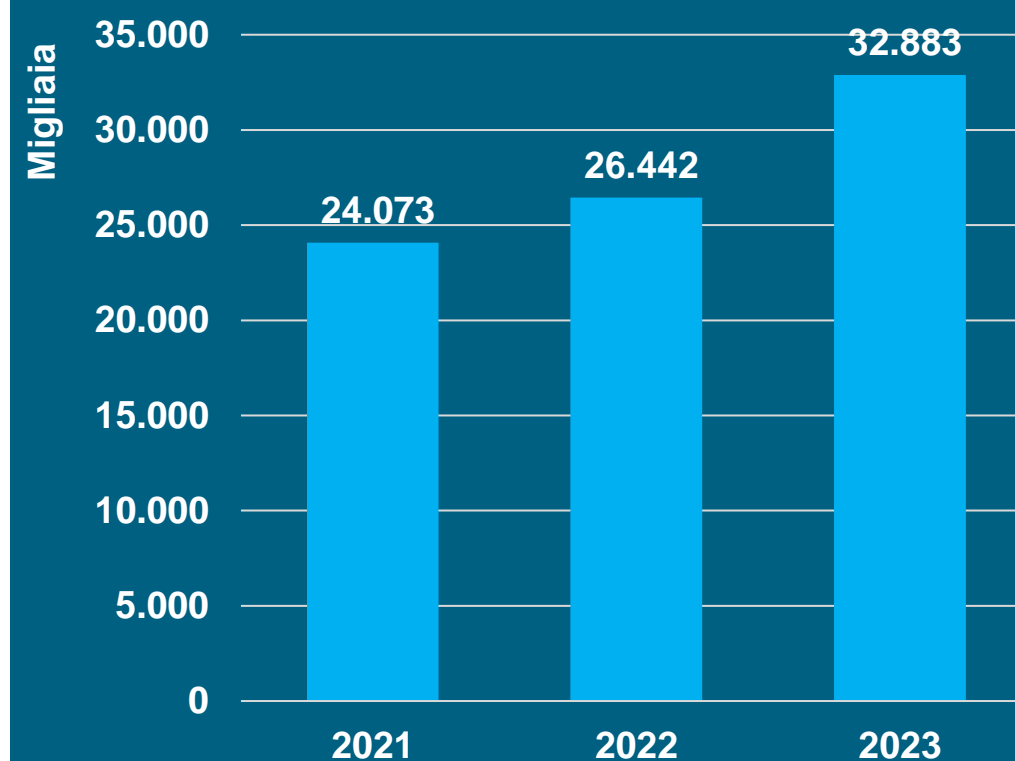
*ROI: valuta la redditività del capitale investito*

*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 2023 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 2023 un Valore Aggiunto Globale Lordo pari a 6.029.841 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:**

**34,86%**

**AL PERSONALE**

Tale quota è costituita dai costi sostenuti per il personale

**46,78%**

**ALL'AZIENDA  
(SISTEMA IMPRESA)**

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

**10,99%**

**ALLA PUBBLICA  
AMMINISTRAZIONE**

È la parte distribuita sotto forma di imposte dirette e indirette

**7,37%**

**AI FINANZIATORI**

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

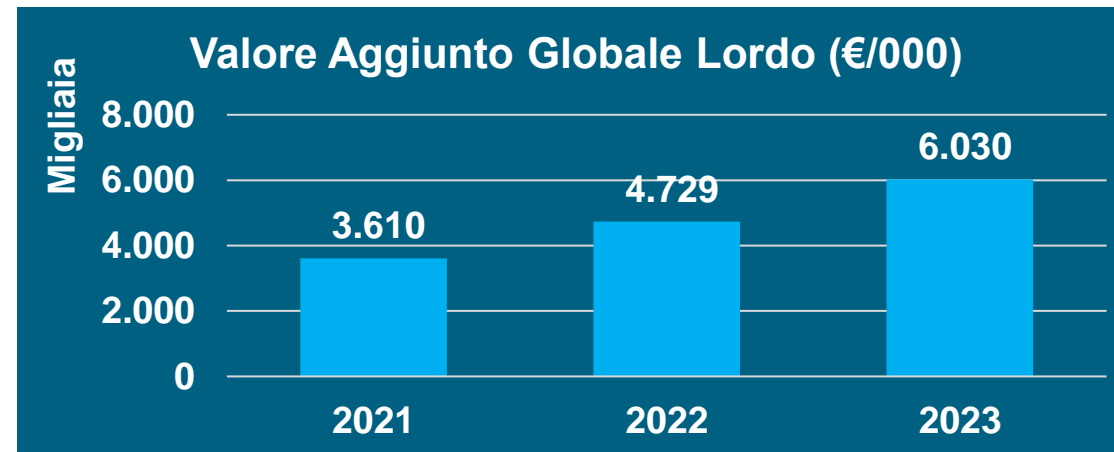
# La distribuzione del Valore Aggiunto Globale Lordo

Nella tabella si riclassificano le grandezze di conto economico evidenziando la generazione del V.A.G.L. e la sua destinazione.

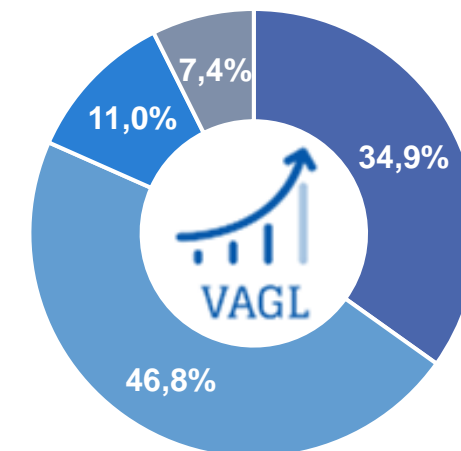
Di fianco si espone inoltre il grafico che evidenzia la crescita di questa grandezza, che tra il 2021 e il 2023 raggiunge il 67% (YOY).

I Ricavi generati dai contributi pubblici, che rappresentano l'assistenza finanziaria ricevuta dall'Amministrazione Pubblica durante l'anno, ammonta a ca. € 423 mila.

Valori €/000	Anno	2021	2022	2023
RICAVI COMPLESSIVI – VALORE DELLA PRODUZIONE		7.867	9.199	10.698
CONSUMI INTERMEDI		4.266	4.475	4.673
COMPONENTI ACCESSORI E STRAORDINARI NETTI		9	6	4
<b>VALORE AGGIUNTO GLOBALE LORDO</b>		<b>3.610</b>	<b>4.729</b>	<b>6.030</b>
<b>SOCI</b>		-	-	-
Dividendi distribuiti ai soci		-	-	-
<b>RISORSE UMANE</b>		<b>1.979</b>	<b>2.150</b>	<b>2.102</b>
Remunerazioni dirette		566	627	527
Remunerazioni indirette		1.414	1.523	1.575
<b>STATO, ENTI E ISTITUZIONI</b>		<b>281</b>	<b>360</b>	<b>662</b>
Imposte e tasse indirette e patrimoniali versate allo Stato		15	28	30
Imposte e tasse indirette e patrimoniali versate a Comuni		261	310	528
Imposte sul reddito di esercizio		6	22	104
<b>ENTI FINANZIATORI</b>		<b>74</b>	<b>88</b>	<b>444</b>
Oneri finanziari per capitali di credito		74	88	444
<b>COLLETTIVITA'</b>		-	-	-
Elargizioni e liberalità		-	-	-
<b>SISTEMA IMPRESA</b>		<b>1.275</b>	<b>2.131</b>	<b>2.821</b>
Rettifiche di valore su immobilizzazioni		1.202	1.762	2.380
Riserve e utili non distribuiti		73	369	441
<b>VALORE AGGIUNTO GLOBALE LORDO</b>		<b>3.610</b>	<b>4.729</b>	<b>6.030</b>



Gran parte del valore generato nel 2023 è destinato al sostenimento degli investimenti (Sistema Impresa, 47%) e al personale (Risorse Umane, 35%).



- RISORSE UMANE
- SISTEMA IMPRESA
- STATO, ENTI, ISTITUZIONI
- ENTI FINANZIATORI

# 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 2023, 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 – 2023								(Dati in M€)	
Anno	2021	%	2022	%	2023	%	Tot.	%	
Sviluppo industriale	7,3	91	16,5	99	11,5	95	35,3	96	
Inv.ti di Mantenimento	0,7	9	0,2	1	0,6	5	1,5	4	
<b>Totale investimenti</b>	<b>8,0</b>	<b>100</b>	<b>16,7</b>	<b>100</b>	<b>12,1</b>	<b>100</b>	<b>36,8</b>	<b>100</b>	

L'importo degli **investimenti complessivi realizzati da Interporto di Trieste nel triennio** raggiunge **ca. 37 Milioni di euro** essenzialmente riferibili allo **sviluppo dell'Area Bagnoli e al Progetto BAT (35 M€)** oltre al mantenimento delle strutture e nuovi mezzi di sollevamento di Ferneti (**1,6 M€**).

**Le principali coperture finanziarie, oltre l'autofinanziamento, sono state strutturate nel modo seguente:**

**4,5 M€**

**FRIE**  
Fondo di Rotazione per le Iniziative Economiche

**14,0 M€**

**AUMENTI DI CAPITALE**  
Dai soci Istituzionali e privati

**14,8 M€**

**CONTRIBUTI E ANTICIPI**  
Contributi c/impianti ed anticipi contrattuali

**Nel periodo 2017-23, gli investimenti complessivi di Interporto Trieste hanno superato i 63,6 M€.**

**Nel periodo 2017-2023 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;
- investimenti di adeguamento finalizzati allo sviluppo di attività di trasformazione industriale nell'Area Bagnoli dal 2020.

Nel periodo 2021-2023 sono stati realizzati investimenti per complessivi 36,8 Milioni di Euro di cui il 96% legati allo sviluppo industriale dell'Area Bagnoli e il 4% al mantenimento delle strutture esistenti.

Gli investimenti di maggior rilievo ammontano a ca. 35 M€ e sono relativi a:

- Infrastrutture e Impianti Area Bagnoli (15 M€)
- Building e Magazzino BAT (20 M€)



The image features a dark teal background with four vertical bars of a lighter teal color. Two bars are positioned on the left side, and two are on the right side, creating a symmetrical frame around the central text.

# Il ruolo sociale

# 37

COLLABORATORI DIPENDENTI  
(33 UOMINI E 4 DONNE)

# 3

ADDETTI OPERATIVI A TEMPO INDETERMINATO  
INSERITI IN AZIENDA (TURN OVER)

# 45 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 anche in periodi 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 31.12.2023 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 2023 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 2023 l'età media complessiva delle risorse si attesta a 45 anni mentre l'anzianità aziendale per fasce d'età si attesta mediamente a 11 anni per il ricorrente turnover degli addetti logistici. L'Azienda è composta da persone che vantano grande esperienza maturata in più di 27 anni di servizio alle quali se ne affiancano altre inserite nell'organico in tempi più recenti.
- ☐ nel corso del 2023 sono state inserite 3 nuove risorse e 2 nel corso del 2021/22. Negli ultimi tre anni ci sono state 7 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	2021		2022		2023	
Fascia d'età	Donne	Uomini	Donne	Uomini	Donne	Uomini
<30 anni	0	4	0	2	0	2
Tra i 30 e i 50 anni	2	13	2	14	1	18
> 50 anni	2	17	2	17	3	13
<b>Totale</b>	<b>4</b>	<b>34</b>	<b>4</b>	<b>33</b>	<b>4</b>	<b>33</b>

PERSONALE PER QUALIFICA PROFESSIONALE E GENERE						
Anno	2021		2022		2023	
Mansione	Donne	Uomini	Donne	Uomini	Donne	Uomini
Dirigenti	0	1	0	1	0	1
Quadri	0	2	0	2	0	2
Impiegati	4	11	4	11	4	10
Operai	0	20	0	19	0	20
<b>Totale</b>	<b>4</b>	<b>34</b>	<b>4</b>	<b>33</b>	<b>4</b>	<b>33</b>

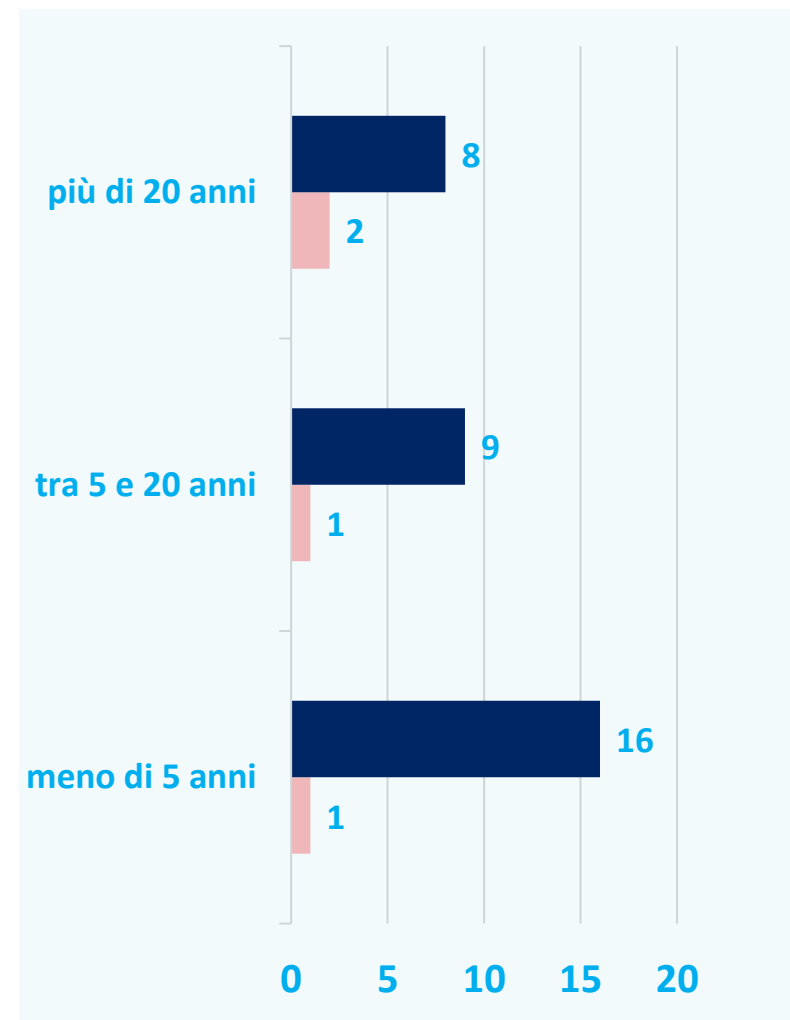
## Turnover Aziendale per fascia d'età

Anno	2021		2022		2023	
	Entrate	Uscite	Entrate	Uscite	Entrate	Uscite
Fascia d'età						
<30 anni	0	0	0	0	1	0
30-50 anni	1	0	1	1	1	1
>50 anni	0	2	0	1	1	2
<b>Totale</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>3</b>

## Provenienza degli Addetti

Anno	2023	
	Donne	Uomini
Comune di residenza		
Trieste	2	23
Duino Aurisina	0	3
Monfalcone	1	0
S. Dorligo della Valle	0	2
S. Canzian d'Isonzo	0	1
Sgonico	1	2
Monrupino	0	2
<b>Totale</b>	<b>4</b>	<b>33</b>

## Anzianità Aziendale al 2023





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 2023.**

**Nel corso dell'ultimo triennio sono stati registrati 1 infortunio non grave nel 2022 e 1 infortunio non grave nel 2023.**

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

Relativamente alle attività di formazione durante il 2023 il personale aziendale (n° persone) ha frequentato i seguenti corsi relativi a tematiche:

- Certificazione unica ai lavoratori (1)**
- Conguagli fiscali di fine anno (1)**
- Sicurezza sul lavoro (3) e Antincendio (5, di cui 2 Manutentori e 3 Magazzinieri)**
- Corsi aggiornamento: Primo Soccorso (24), Basic Life Support and Defibrillation (19)**
- Corsi aggiornamento per addetti manutenzione (1)**

80%

DEI SERVIZI EROGATI AD AZIENDE DEL  
TERRITORIO

138

CLIENTI ATTIVI

485

TRENI TERMINALIZZATI

360.594 t

TONNELLATE DI MERCE MANIPOLATA

30.301

TEU MOVIMENTATE

117.461

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 delle vendite e prestazioni** realizzati nel 2023 raggiunge l'importo di **9,6 Milioni di Euro**.

In termini percentuali la composizione delle vendite risulta essere la seguente:

**65%**

**SERVIZI LOGISTICI**

**17%**

**IMPORTI PAGATI DALLE  
AZIENDE INSEDIATE**

(affitti, utenze, servizi, etc.)

**18%**

**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 485 unità del 2023.

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

- ❑ **tonnellate di merce manipolata**, al 31.12.2023 sono pari a 360.594 tonnellate di cui il 29% presso la sede di Ferneti e il 71% nell’area di Bagnoli della Rosandra.

Le operazioni di handling e warehousing hanno visto una ripresa nel 2023 riconducibile anche alla maggiore disponibilità di aree - conseguente alla precedente acquisizione del compendio di San Dorligo della Valle - che ha visto raggiungere la piena operatività nel corso dell’anno.

## MERCI MANIPOLATE\* NEL 2023

Merci	000/ton	%
Prodotti siderurgici	53	14,7%
Metalli ferrosi e non	232	64,3%
Prodotti forestali	1	0,3%
Spare parts	42	11,6%
Macchinari	3	0,9%
Coloniali	1	0,3%
Altri	29	7,9%
<b>Totale</b>	<b>361</b>	<b>100%</b>

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

- ❑ **containers lavorati e TEU<sup>1</sup> movimentate**, sempre nel 2023 nell’Interporto sono stati lavorati 7.562 container (1.838 a Ferneti e 5.274 a Bagnoli della Rosandra). Nel medesimo anno, i TEU movimentati hanno raggiunto il valore di 10.662.

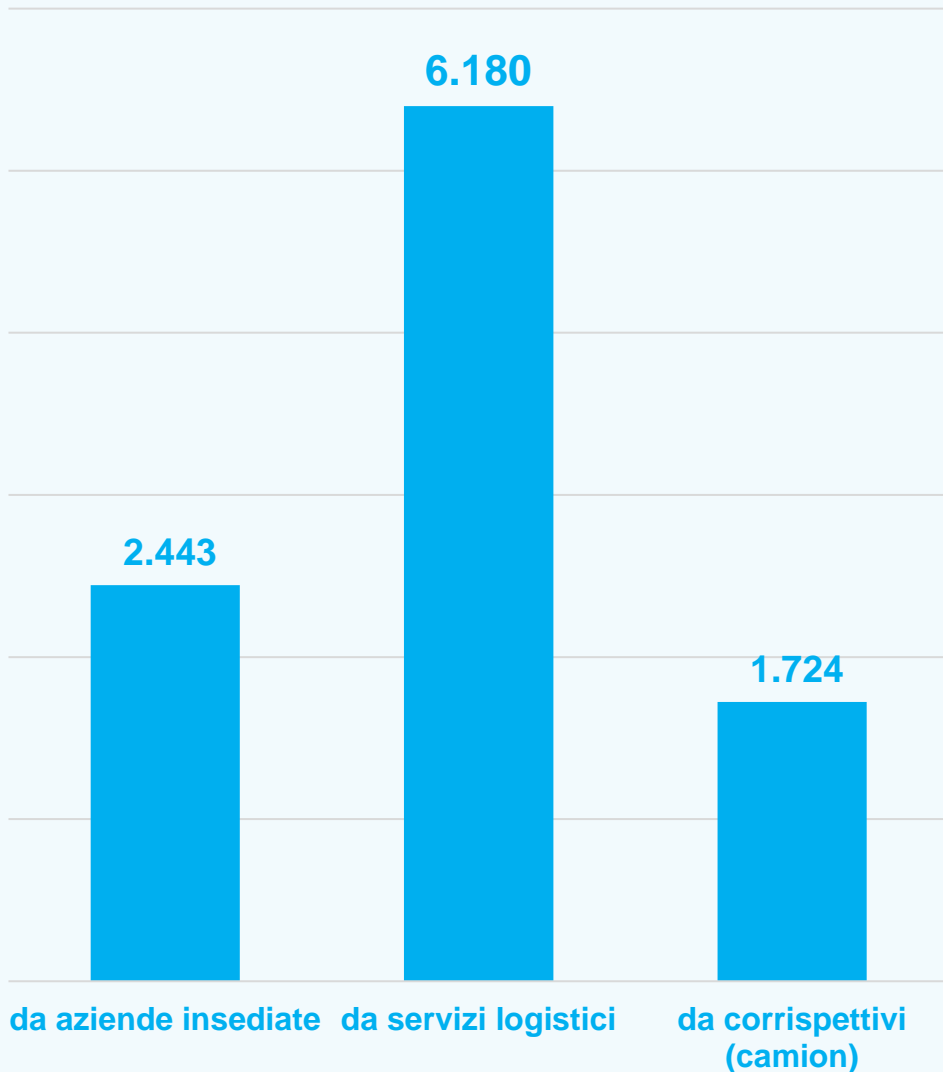
- ❑ **camion transitati**, il numero di passaggi “onerati” (con relativo pagamento del ticket) di camion registrati nel 2023 è stato pari a 117.461, in lieve crescita rispetto al valore del 2022 ma sempre in calo rispetto ai valori del 2021 e del 2020.

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.

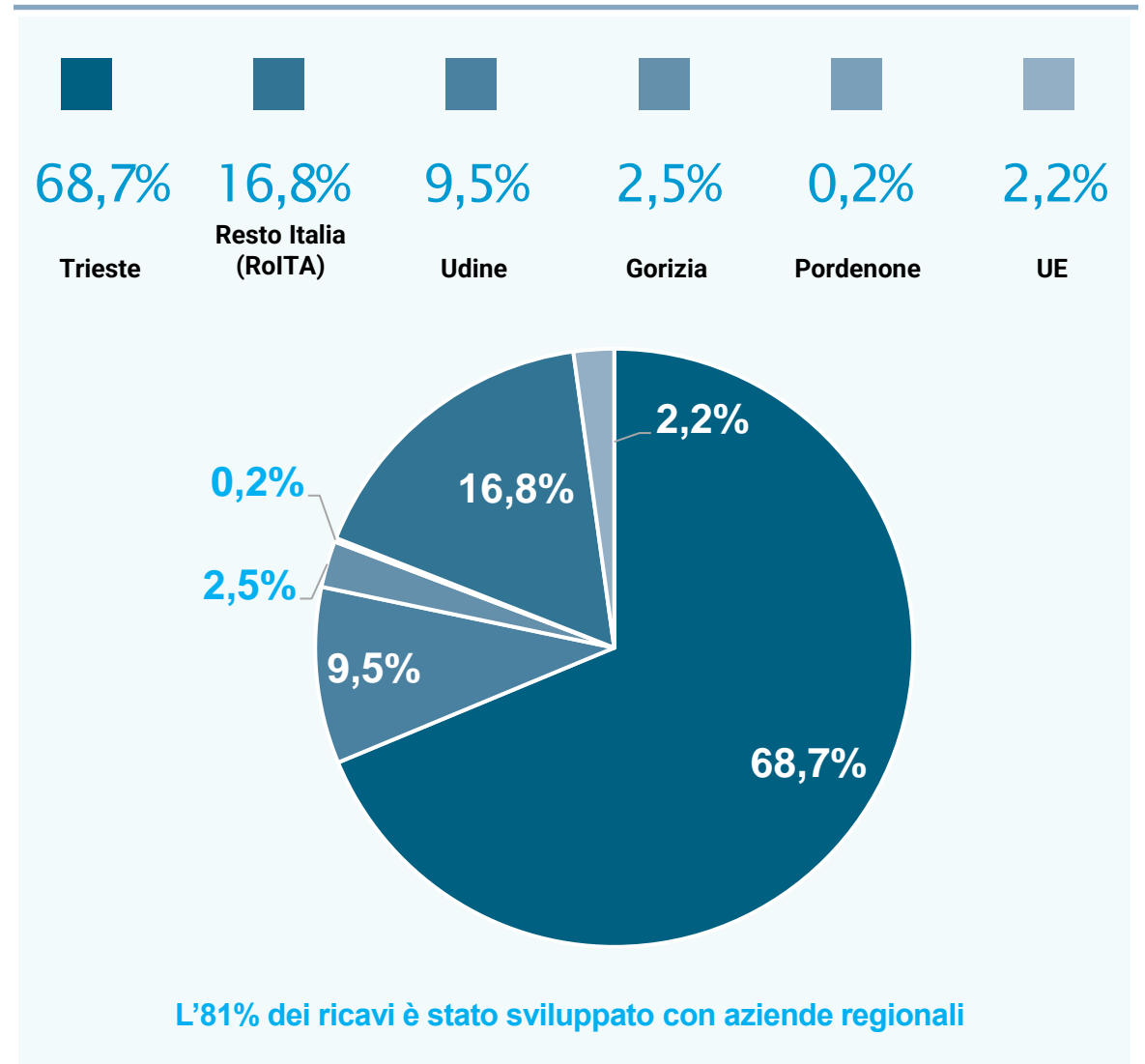
Di seguito si espongono in forma grafica alcune delle statistiche sopra presentate e commentate.



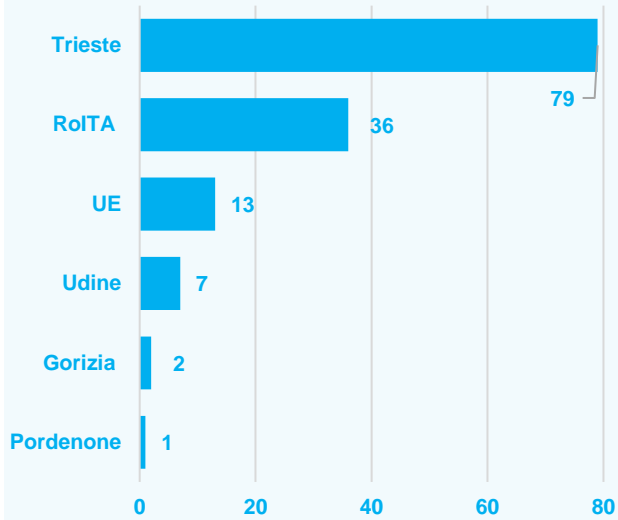
Ricavi dei servizi per tipologia - 2023 (€/000)



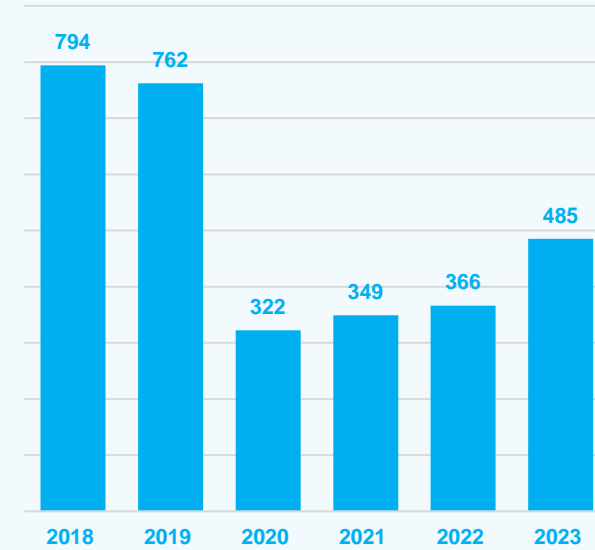
Ricavi dei servizi per zona geografica - 2023 (%)



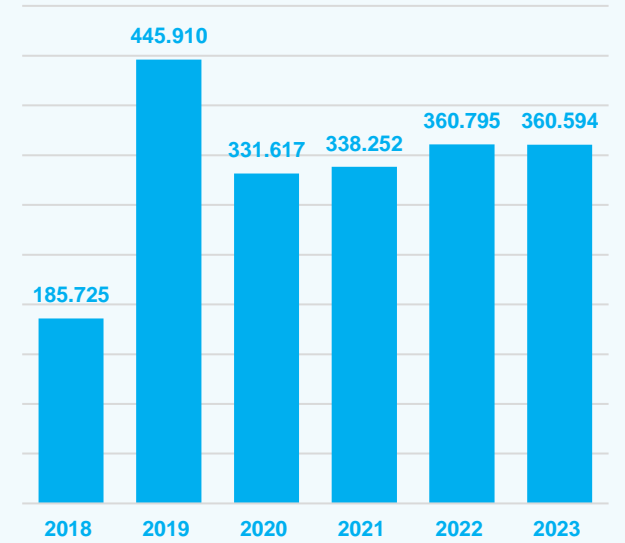
Numero clienti servizi per zona Geografica



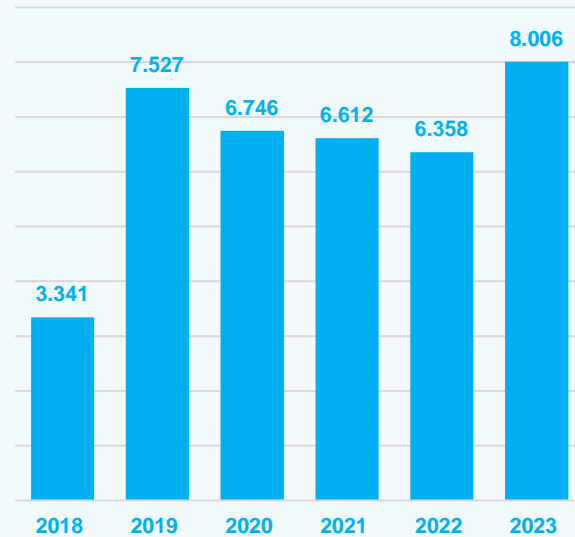
Numero treni movimentati



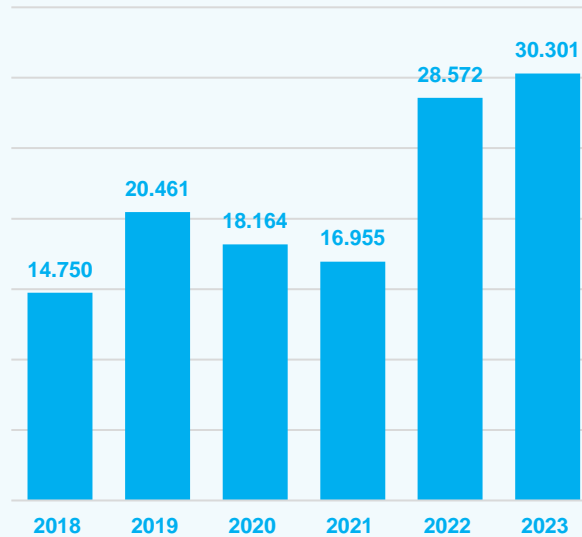
Tonnellate manipolate



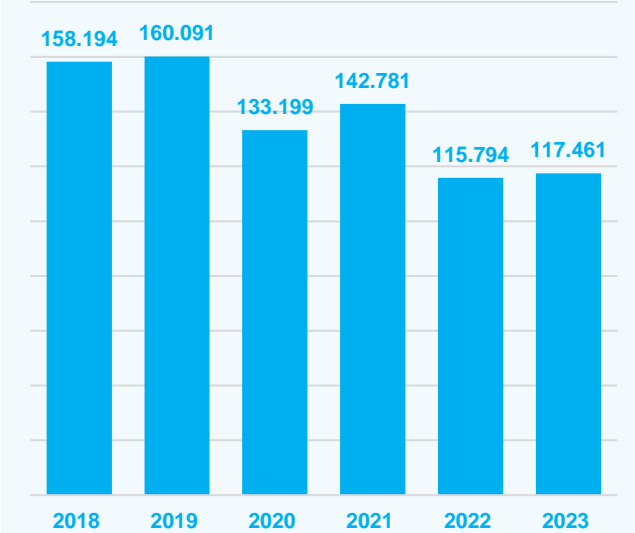
Containers lavorati



TEU movimentati



Camion paganti



## 261

AZIENDE FORNITRICI ATTIVE

## 15,9 Milioni di euro

IMPORTO TOTALE FORNITURE

## 10,0 Milioni di euro

IMPORTO TOTALE FORNITURE AD AZIENDE CON SEDE LEGALE IN FVG

## 8,4 Milioni di euro

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

## 63%

DELLE FORNITURE DA AZIENDE CON SEDE LEGALE IN FVG

## 53%

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.

Le attività legate alla gestione del processo di approvvigionamento coinvolgono diversi settori aziendali, tra cui i Responsabili di Area, l'Ufficio Acquisti, l'Ufficio Gare e Lavori, il Direttore Generale e il Consiglio d'Amministrazione, ognuno con ruoli e responsabilità specifici.

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".

Interporto di Trieste anche nel corso del 2023 ha adottato il proprio "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 opera, 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 ed è a oggi oggetto di revisione per adeguarsi alle novità introdotte dal "Nuovo Codice dei Contratti" (D.Lgs. n. 36/2023).

**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 i principi cardine per le acquisizioni di beni, servizi e lavori.**

\*Nell'attività di selezione dei propri fornitori, la Società non effettua alcuna valutazione basata su criteri ambientali o socioeconomici intesi in senso stretto pur tuttavia, rendendo obbligatoria la sottoscrizione e l'osservanza del Modello 231 e dell'annesso Codice Etico da parte del fornitore, vincolarlo al rispetto di quanto in esso contenuto anche per quanto attiene al tema del lavoro regolare e alle condizioni di sicurezza dei dipendenti.

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 2023 è pari a 15,9 circa Milioni di euro. Di questi ca. 12,1 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 2023 Interporto di Trieste ha gestito rapporti di fornitura con 261 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.

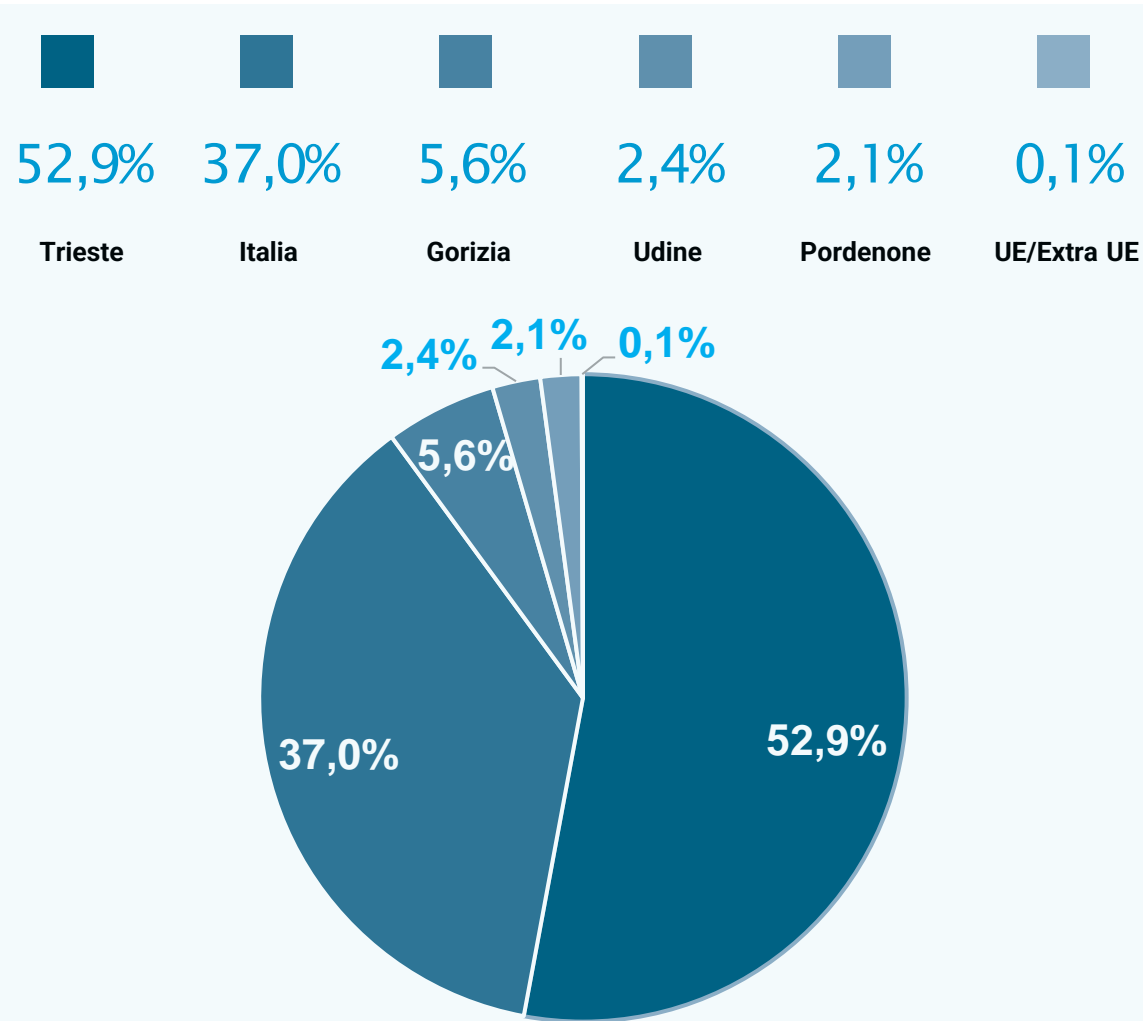
Il **63%** dei fornitori ha sede presso una delle quattro provincie della Regione FVG e il **53%** nel territorio triestino. Considerando il 2023, il volume delle forniture acquistate da Interporto di Trieste da aziende della Regione, esso si attesta a circa **10,0** Milioni di euro (63%) con le forniture dalle aziende della provincia di Trieste che incidono per ca. 8,4 Milioni di euro (53%).



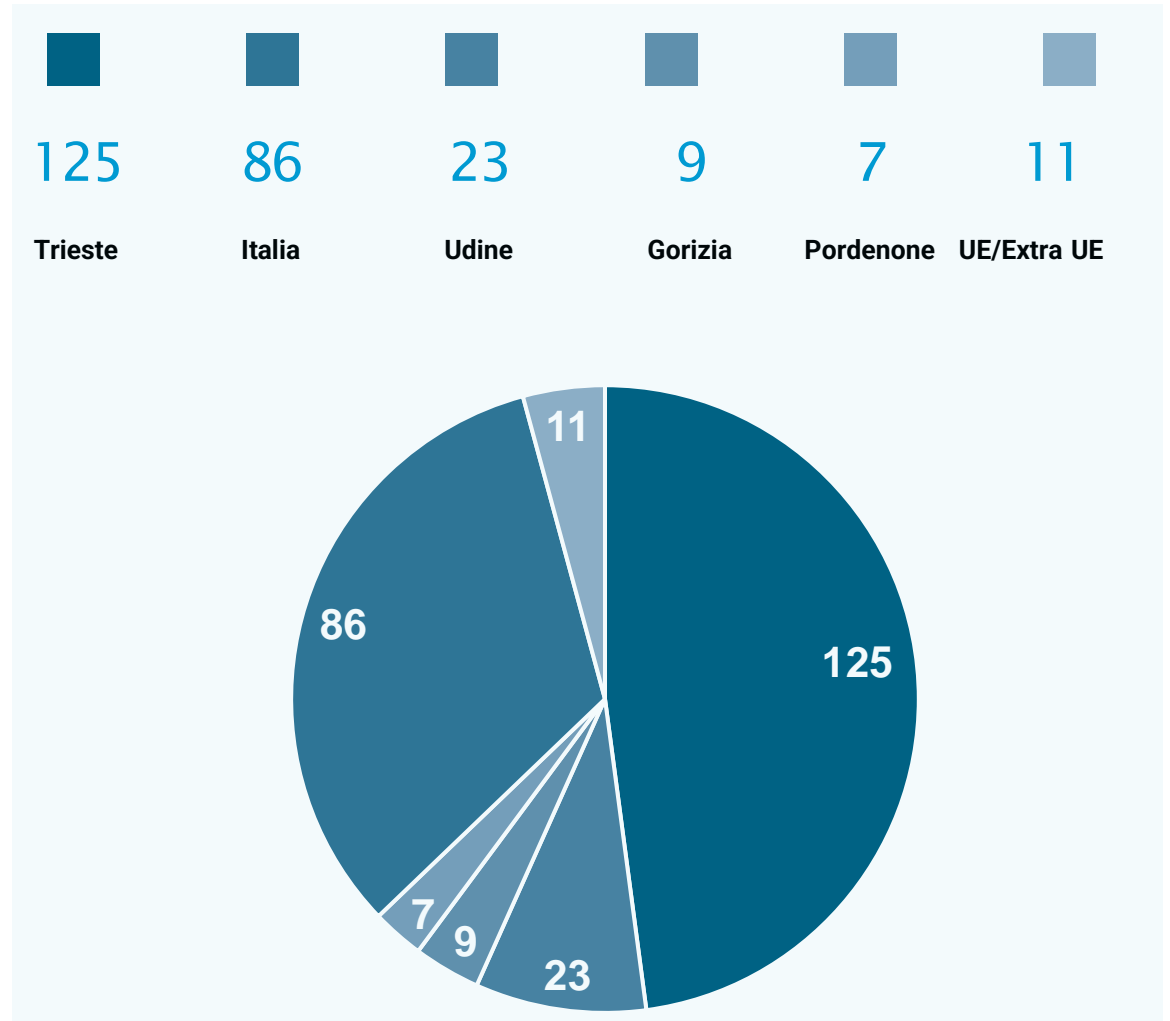
## LE FORNITURE DELL'INTERPORTO PER PROVENIENZA GEOGRAFICA

AREA GEOGRAFIA	Valore Forniture (€/000)
Trieste	8.409
Resto Italia (RoITA)	5.879
Gorizia	882
Udine	381
Pordenone	326
UE – Extra UE	10
<b>Totale complessivo</b>	<b>15.888</b>

## Valore forniture per zona geografica - 2023 (%)



## Numero fornitori per zona geografica - 2023



## 47

AZIENDE INSEDIATE PRESSO LE STRUTTURE DI INTERPORTO DI TRIESTE

# 227 Milioni di euro di IVA

# 17 Milioni di euro di dazi

INCASSATI DALL'ERARIO ATTRAVERSO L'UFFICIO DELL'AGENZIA DELLE DOGANE NELLE AREE DI FERNETTI E BAGNOLI DELLA ROSANDRA

Presso le strutture dell'area interportuale sono insediate 47 aziende.

Si tratta prevalentemente di Case di spedizione, società di trasporto e servizi commerciali e di assistenza al traffico internazionale alle quali si aggiungono l'Agenzia delle Dogane, la Guardia di Finanza e l'Ufficio pratiche automobilistiche.

La possibilità di insediarsi presso gli spazi interportuali permette a queste aziende da un lato di trovarsi in prossimità degli uffici doganali e dall'altro di essere al centro di traffici commerciali usufruendo dei servizi logistici organizzati da Interporto.

## RICADUTE FISCALI

Per le merci importate dai Paesi che non fanno parte dell'Unione europea è previsto il pagamento dell'IVA da parte degli acquirenti comunitari. Qualora il bene debba passare attraverso una dogana, in fase di importazione, vengono trattenuti anche eventuali dazi a seconda della categoria merceologica di appartenenza. All'interno degli spazi dell'Interporto di Trieste (sia a Ferneti che a Bagnoli della Rosandra) è insediata una sede dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli.

L'IVA e i dazi trattenuti sulle merci che transitano e vengono sdoganati presso le sedi di Interporto di Trieste generano, pertanto, significativi flussi monetari per l'Erario statale. Presso gli uffici dell'Agenzia delle Dogane insediati nelle aree di Ferneti e Bagnoli della Rosandra, nel 2023 l'IVA e i dazi doganali trattenuti hanno generato importi pari a rispettivamente 226,6 Milioni di euro e 16,7 Milioni di euro contro i valori generati nel 2019 per un incremento medio annuo complessivo (CAGR) del 16,4 % per i dazi e 7,9% per l'IVA.

## DAZI DOGANALI E IVA INCASSATI DALLE AGENZIE DELLE DOGANE ASCRIVIBILI ALL'INTERPORTO DI TRIESTE



Sede		K€	2019	2023	CAGR <sub>2019-23</sub>
Dogana Bagnoli della Rosandra	Dazi		5.647	5.969	1,4%
	Iva		2.875	15.485	53,3%
Dogana di Ferneti	Dazi		3.440	10.723	32,9%
	Iva		164.141	211.084	6,5%
Valori complessivi	Dazi		<b>9.087</b>	<b>16.691</b>	<b>16,4%</b>
	Iva		<b>166.946</b>	<b>226.569</b>	<b>7,9%</b>



# La dimensione ambientale

67%

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

9.860

CAMION TOLTI DALLA STRADA DA CAMION A ROTAIA (GOMMA-FERRO)

7.843t

MINORI EMISSIONI CO<sub>2</sub> GRAZIE ALLO SVILUPPO DELL'INTERMODALITÀ GOMMA-FERRO

55.207

CAMION TOLTI DALLA STRADA E IMBARCATI (RO-RO)

67.443t

MINORI EMISSIONI CO<sub>2</sub> GRAZIE ALLO SVILUPPO DELL'INTERMODALITÀ RO-RO

1,3 Milioni kWh/anno 99%

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 2023

Tipologia	Qtà. (kg) Ferneti	Qtà. (Kg) Bagnoli
Imballaggi in legno	9.740	102.140
Imballaggi misti	2.000	33.380
Imballaggi carta e cartone	-	1.120
Rifiuti liquidi	18.000	3.500
Ferro e acciaio	-	227.480
Materiali assorbenti e filtranti	-	2.500
Altri mat. con sost. pericolose	1.200	3.830
<b>Totale complessivo</b>	<b>34.544</b>	<b>373.950</b>

## 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 2023 e il raffronto con i volumi del 2022:

**1.299 mc**

ACQUA ANTINCENDIO

**-12% vs 2022**



**97.629 mc**

GAS

**+3% vs 2022**



**13.065 mc**

ACQUA SANITARIA

**-10% vs 2022**



**1,2 Mio KWh**

ENERGIA ELETTRICA

**-8% vs 2022**



# Investimenti per il miglioramento energetico

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 (~ 1 MW).



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'attuale impianto è di ca. 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 CO<sub>2</sub>.

La Società, sensibile al tema della transizione energetica, monitora il settore per tenersi aggiornata sull'evoluzione della tecnologia in termini di innovazione nei materiali (celle solari) e di sistemi di accumulo (batterie) per valutarne prontamente l'adozione.

Le aree interportuali di Ferneti (circa 230.000 mq), a seguito dell'implementazione di un progressivo piano investimenti dedicato iniziato nel 2011, sono interamente dotate di lampade led (magazzini, palazzina direzionale e torri faro) che ha consentito un notevole risparmio energetico, in particolare sui consumi per singola torre faro passato da 8 kWh a 4,2 kWh.

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 CO<sub>2</sub>, successiva all'intervento, pari a 230,89 t.

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

Nel corso dell'ultimo triennio sono stati effettuati interventi di manutenzione straordinaria sugli inverter dell'impianto e si stanno valutando opportunità di revamping dell'attuale impianto per incrementarne efficienza e capacità produttiva .

# 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 il sito di Ferneti.**

**Nel triennio considerato i camion tolti dalla circolazione stradale risultano nell'ordine delle 200 mila unità con la conseguente riduzione di emissioni di CO2 stimabile nell'ordine di 238 mila tonnellate.**

## MINORI IMPATTI CO2 PER TRENI TERMINALIZZATI

Anno	2021	2022	2023
<b>Numero camion tolti dalla strada</b>	<b>9.834</b>	<b>8.820</b>	<b>9.860</b>
<b>Minori* emissioni CO<sub>2</sub> (t)</b>	<b>7.817</b>	<b>7.010</b>	<b>7.843</b>
Treni Terminalizzati	349	366	485

\* 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 associati.

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

## MINORI IMPATTI CO2 PER ACCESSO ALLA RETE AUTOSTRADE DEL MARE

Anno	2021	2022	2023	TOTALE
<b>Numero camion imbarcati</b>	<b>50.679</b>	<b>54.306</b>	<b>55.207</b>	<b>204.989</b>
<b>Minori* emissioni CO<sub>2</sub> (t)</b>	<b>61.911</b>	<b>66.343</b>	<b>67.433</b>	<b>238.261</b>
Totale paganti INT TS	142.781	115.794	117.461	

\* 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.

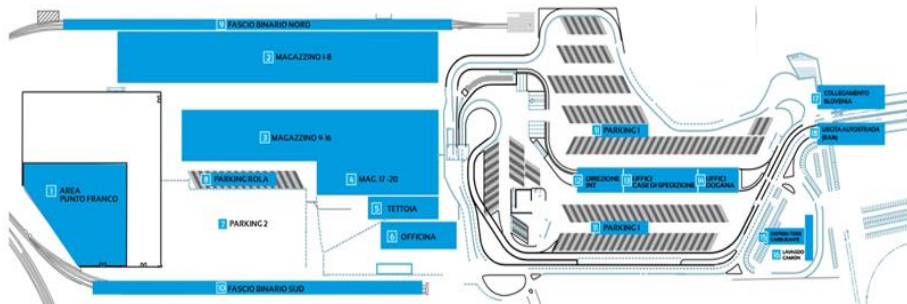


# La gestione degli spazi di Interporto di Trieste

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 e nell'attenta gestione delle infrastrutture complessive in tema di sicurezza e tutela ambientale.

Al 31.12.2023 la percentuale di occupazione raggiungeva ca. il 99% 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.

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.

Nel rispetto delle norme di tutela ambientale di cui al D.Lgs. n. 152/2006 sono periodicamente eseguite le analisi sugli scarichi come previsto dalle autorizzazioni in atto. Si procede inoltre alla ordinaria redazione ed invio delle dichiarazioni in materia di smaltimento rifiuti (MUD).



Le conclusioni e gli  
obiettivi per il futuro



**Nel proporre le conclusioni di questa Relazione di Sostenibilità riteniamo opportuno evidenziare i principali risultati ottenuti dalla Società nel corso degli ultimi 7 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.

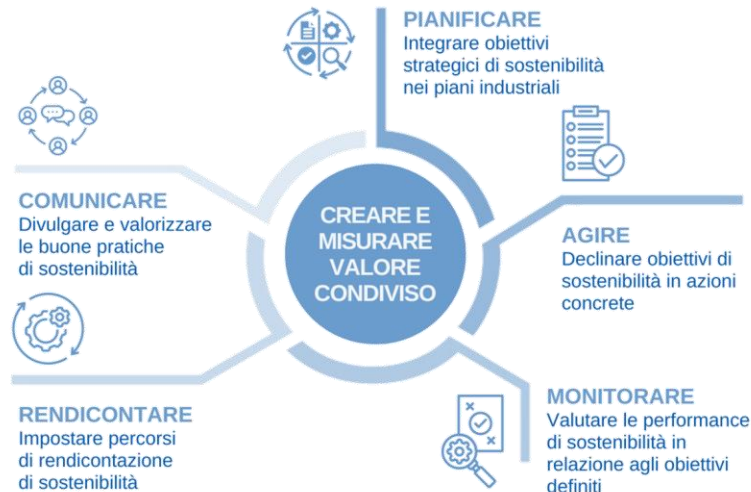
Un'ulteriore significativa operazione, realizzata nel 2018, è rappresentata dall'acquisizione dell'Interporto di Cervignano del Friuli, realizzata attraverso il suo conferimento da parte del socio Friulia S.p.A., finalizzato a creare sinergie all'interno della Piattaforma Logistica Regionale, coinvolgendo 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 ha visto concretizzarsi il primo Progetto di insediamento che ha interessato BAT (British American Tobacco) con la realizzazione 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 si trova oggi inserito in un percorso di costante crescita seppur operante in un mercato sempre più complesso - complice il poco stabile contesto geopolitico per il perdurare degli effetti delle tensioni geopolitiche in Ucraina, nel Medio Oriente e nel Mar Rosso - che genera difficoltà a delineare l'evoluzione del quadro congiunturale prospettico globale.

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



**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.



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 2023 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 sarà 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 registratosi 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.



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.





Da aprile 2022, 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, dal 2022, è il sito operativo più performante in termini di tonnellate movimentate.

A fine 2023 sono terminate le attività relative all'insediamento di BAT e dal 2024, con la ultimazione del magazzino, si avvieranno quelle relative alla gestione della logistica che contribuiranno a consolidare ancor più il positivo trend i crescita di fatturato e marginalità di Interporto. BAT ha inoltre optato di ampliare nel corso del 2024 gli spazi di trasformazione industriale con la realizzazione di un secondo sito produttivo.

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

Nel corso del 2024 sono previsti ulteriori investimenti finalizzati al rinnovamento delle infrastrutture gestite, in particolare nel sito di Bagnoli in funzione delle nuove attività di trasformazione industriale che andranno ad insediarsi.

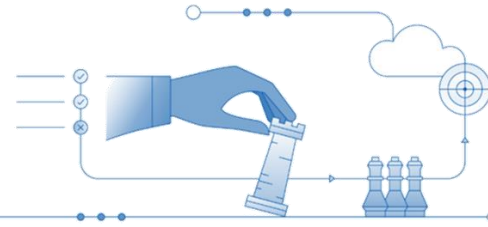
In futuro sarà necessario rinnovare gli sforzi tesi ad individuare nuove possibilità espansive per le linee operative di Interporto.

Inoltre nuove opportunità di sviluppo si apriranno per Interporto in funzione dell'evoluzione dello scenario competitivo internazionale in cui opera.

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.



**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 mostra come questi sia stato costituito per dare risposta ad esigenze di carattere territoriale, in particolare dei Comuni di Trieste e Monrupino più direttamente interessati alle problematiche di attraversamento veicolare del principale confine con la ex Jugoslavia.

Nel tempo, in funzione delle evoluzioni politiche dei Paesi contigui, le esigenze operative di Interporto sono radicalmente cambiate e, di conseguenza, le relative attività si sono adattate alle mutate e articolate sollecitazioni di indole prevalentemente internazionale evidenziando la capacità di «resilienza» della Società.

**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 della Società.

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.

**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.



## 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, oltre a portare BAT a considerare una espansione dell'area di trasformazione già nel breve termine, ha generato manifestazioni di interesse anche di altri operatori con i quali continuano i contatti finalizzati sia all'incremento degli insediamenti industriali in FREEeste che delle attività legate alla logistica.**



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

A seguito delle attività istituzionali del 2023, a **febbraio 2024 è stato sottoscritto un Accordo con la controllata Interporto di Cervignano e la SDAG di Gorizia finalizzato all'incremento della collaborazione commerciale ed operativa tra le realtà logistiche regionali.**

Ad oggi i tre interporti unitariamente gestiscono aree per 1,5 milioni di metri quadrati, 160.000 metri quadrati di magazzini, 65.000 metri quadrati di aree coperte e una rete ferroviaria con 22 binari assicurando un'offerta di servizi logistici che spaziano dal polo alimentare del freddo alla distribuzione di autovetture agli insediamenti industriali nel Punto Franco di FREEeste.

La creazione della Piattaforma mira a creare sinergie tra i tre Interporti e migliorare la qualità dei servizi offerti e sostenere, attraverso un'adeguata offerta logistica, i traffici della portualità regionale, le imprese del territorio e l'inserimento di nuove iniziative imprenditoriali creando nuove opportunità di lavoro. In prospettiva, consolidato il rapporto tra i tre interporti, il modello potrà essere esteso anche all'Interporto di Pordenone.



**Interporto di Trieste si conferma essere un player di rilievo tra gli interporti regionali e mira a contribuire significativamente allo sviluppo di una Piattaforma Logistica Regionale Integrata a vantaggio dell'intero Sistema degli interporti.**

**In tal contesto continua il piano di sviluppo sinergico con Interporto di Cervignano S.p.A. attraverso un coordinamento commerciale ed amministrativo per creare una maggior interazione tra le due strutture.**



# INT Interporto di Trieste

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