



Interporto di Trieste

Relazione di Sostenibilità 2024

Lettera agli stakeholders.....	3
Criteri di redazione della Relazione di Sostenibilità	5
<input type="checkbox"/> Finalità del documento.....	6
<input type="checkbox"/> Come è stata redatta la Relazione di Sostenibilità	7
<input type="checkbox"/> ESG	8
<input type="checkbox"/> SDGs	9
<input type="checkbox"/> Interporto e gli SDGs	10
I nostri portatori di interesse	11
<input type="checkbox"/> I portatori di interesse(Stakeholder)	12
<input type="checkbox"/> Temi di impatto	13
Profilo dell'organizzazione	14
<input type="checkbox"/> Chi siamo	15
<input type="checkbox"/> Storia e Cronistoria	16-18
<input type="checkbox"/> La Visione aziendale	19
<input type="checkbox"/> Valori aziendali	20
<input type="checkbox"/> I Servizi.....	21
<input type="checkbox"/> Le infrastrutture del Gruppo	23
La dimensione economica	24
<input type="checkbox"/> Highlight economici e finanziari 2024	25
<input type="checkbox"/> Risultati economici e indicatori economici e finanziari 2022-2024	26-27
<input type="checkbox"/> Gli investimenti	28
<input type="checkbox"/> I clienti	29
<input type="checkbox"/> I nostri servizi	30-33



Governance	34
<input type="checkbox"/> La forma giuridica e la governance di Interporto	35
<input type="checkbox"/> Il quadro normativo di riferimento	36
<input type="checkbox"/> La Struttura organizzativa	37
<input type="checkbox"/> M.O.G. e Codice Etico ex D.Lgs. 231/2001, PTPCT	38
<input type="checkbox"/> Sistema di Gestione della Qualità	39
Social	40
<input type="checkbox"/> La distribuzione del Valore Aggiunto Globale Lordo	41-42
<input type="checkbox"/> I collaboratori	43
<input type="checkbox"/> L'organico	44-45
<input type="checkbox"/> Politiche del Personale	46
<input type="checkbox"/> Salute e sicurezza sul lavoro	47
<input type="checkbox"/> I fornitori	48
<input type="checkbox"/> Le ricadute sul territorio	49-53
Environment	54
<input type="checkbox"/> Impatto ambientale complessivo	55
<input type="checkbox"/> Gestione dei rifiuti, Consumi di acqua, gas, energia	56-57
<input type="checkbox"/> Investimenti per il miglioramento energetico	58
<input type="checkbox"/> Impatti ambientali legati alla gestione dell'intermodalità	59
<input type="checkbox"/> La gestione degli spazi di Interporto di Trieste	60
Le conclusioni e gli obiettivi per il futuro	61
<input type="checkbox"/> Conclusioni	62
<input type="checkbox"/> Salute e Sicurezza dei lavoratori	63
<input type="checkbox"/> Miglioramento organizzativo	64
<input type="checkbox"/> Sinergie e accordi strategici: Piattaforma Logistica Regionale	65
<input type="checkbox"/> Dimensioni Piattaforma Logistica Regionale	66
<input type="checkbox"/> Investimenti strategici	67
<input type="checkbox"/> Prospettive di sviluppo del Sistema Logistico Regionale	68
<input type="checkbox"/> Prospettive di sviluppo per Interporto di Trieste	69
Riferimenti Interporto Trieste	70

Lettera agli Stakeholders

La Direzione

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.



Il Presidente e A.D.
Paolo Privileggio



Il Direttore Generale
Oliviero Petz

La valutazione di una Società non dovrebbe limitarsi esclusivamente ai risultati economici, ma vanno considerate anche le ricadute sociali, ambientali e territoriali che spesso vengono sottovalutate o non sono nemmeno conosciute.

Anche quest'anno Interporto Trieste S.p.A. si pone l'ambizioso obiettivo di colmare questo vuoto informativo e ha voluto curare con particolare attenzione la pubblicazione della sua Relazione di Sostenibilità con l'obiettivo di fornire agli Stakeholders una chiara informativa volta ad illustrare e condividere l'impegno della Società verso una crescita sostenibile e di fornire un quadro delle sue future prospettive di sviluppo.

Solo per fare alcuni esempi, un primo dato decisamente impattante e poco noto, riguarda l'ambiente. Tra il 2022 e il 2024 grazie all'uso combinato della ferrovia e della Rete Autostrade del Mare sfruttando il sito di Ferneti sono stati tolti dalla strada circa 180.000 camion. Questo ha comportato una significativa riduzione delle emissioni di anidride carbonica, stimata in circa 209.000 tonnellate in tre anni, un contributo considerevole alla lotta contro il cambiamento climatico.

Un altro contributo importante dell'Interporto riguarda il traffico urbano. Gestendo l'arrivo dei camion diretti al Porto di Trieste, l'Interporto evita che questi si riversino in città poiché i mezzi pesanti possono fermarsi nell'area retroportuale di Ferneti - dove completano le pratiche doganali e attendono l'autorizzazione - prima di accedere direttamente alle banchine per l'imbarco. Questo sistema riduce notevolmente il congestionamento stradale nel centro cittadino.

Notevole è anche l'impatto economico e occupazionale dell'Interporto che ospita nel sito di Ferneti 48 aziende le quali a sua volta impiegano complessivamente circa 250 addetti tra spedizionieri, trasportatori, operatori commerciali, personale della Dogana e della Guardia di Finanza. A Bagnoli, all'interno del Punto Franco, la sede produttiva della multinazionale BAT conta oggi 260 dipendenti, senza considerare l'indotto generato a livello locale e nazionale. Lo stesso Interporto conta un organico di 40 persone pressoché raddoppiato nell'arco degli ultimi 10 anni.

Le ricadute economiche derivanti dall'attività interportuale sono anch'esse significative: l'IVA e i dazi trattenuti sulle merci che transitano e vengono sdoganate presso le due sedi dell'Interporto di Trieste (Ferneti e FREEeste) generano flussi monetari per l'Erario statale e Regionale superiori ai 240 milioni di Euro l'anno.

Queste sono solo alcune delle informazioni che vengono esposte più dettagliatamente nel presente documento.

Con la presentazione di questa Relazione di Sostenibilità, giunta al suo terzo anno, l'Interporto di Trieste vuole dunque confermare e rilanciare ulteriormente il suo impegno sul tema della sostenibilità, un valore da promuovere e diffondere e che intende perseguire con maggiore determinazione ponendosi obiettivi, in sinergia con gli azionisti, ancora più ambiziosi, mettendo in campo nel prossimo futuro azioni e misure atte a rendere più incisiva la propria impronta sul territorio.



Il Direttore Amministrativo
Luca Chiapparino



Il Direttore Commerciale
Fabio Predonzani

Il Presidente di Interporto di Trieste
Paolo Privileggio

Criteri di Redazione

Finalità del documento

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 persegua 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.

Come è stata redatta la Relazione di Sostenibilità

La Relazione di Sostenibilità 2024 di Interporto di Trieste, contiene le informazioni relative ai temi ambientali, sociali, attinenti al personale, al rispetto dei diritti umani e alla lotta contro la corruzione, utili ad assicurare la comprensione delle attività svolte da Interporto Trieste SpA, del suo andamento, dei suoi risultati e dell'impatto prodotto.

Il documento è stato redatto ispirandosi ai principi e ai criteri redazionali stabiliti dal **Gruppo di Studio sul Bilancio di Sostenibilità (GBS)** e raffrontando le conseguenti performance ESG dell'azienda con gli obiettivi di sviluppo sostenibile delle Nazioni Unite (SDGs) – Agenda 2030 ONU per valutare l'impatto e l'allineamento delle strategie aziendali con gli obiettivi globali di sostenibilità.

Le informazioni contenute nel documento fanno riferimento alle attività svolte dall'Azienda in Italia da gennaio a dicembre 2024 e descrivono in maniera trasparente il ruolo e le responsabilità di Interporto Trieste SpA verso i propri stakeholder, attraverso la misurazione dei risultati ottenuti in relazione agli impegni assunti riguardo i temi materiali.

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



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 2024 si sono avviate azioni, alcune realizzate già nei primi mesi del 2025, 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.

ESG - Environment, Social, e Governance

La rappresentazione del vero valore delle imprese è determinata, grazie all'ESG, dall'integrazione tra i risultati economici e i risultati legati alla sostenibilità ambientale, all'impatto sociale e alla governance.

Le valutazioni Environmental, Social, Governance permettono di disporre di una visione completa dell'impatto delle imprese e della loro esposizione ai rischi.



ESG è un acronimo che sta per Environment, Social, e Governance, ovvero i 3 Pilastri della sostenibilità, tre fattori fondamentali per verificare, misurare e sostenere l'impegno in termini di sostenibilità di una impresa o di una organizzazione.



Detti criteri si esplicitano meglio come di seguito:

- “E” di Environment: sono **criteri ambientali** e valutano come un’azienda si comporta nei confronti dell’ambiente nel quale è collocata e dell’ambiente in generale;
- “S” di Social: sono criteri relativi all’impatto sociale ed esaminano l’impatto e la relazione con il **territorio, con le persone, con i dipendenti, i fornitori, i clienti e in generale con le comunità** con cui opera o con cui è in relazione;
- “G” di Governance infine riguarda i temi di una **gestione aziendale ispirata a buone pratiche e a principi etici**, in questo ambito i temi sotto esame riguardano le logiche legate alla retribuzione del personale, il rispetto dei diritti degli azionisti, la trasparenza delle decisioni e delle scelte aziendali, il rispetto delle minoranze.



Nelle slide successive, vengono illustrate le attività e i progetti in corso e futuri di Interporto Trieste SpA e i relativi impatti sui temi ambientali, sociali e di governance.

SDGs - Sustainable Development Goals

Interporto Trieste ha redatto il presente Report di sostenibilità che pubblica in maniera del tutto volontaria.

Il processo di predisposizione del Report ha visto il coinvolgimento dei Responsabili delle diverse funzioni di Interporto Trieste SpA.

La validazione delle tematiche oggetto di rendicontazione e l'individuazione dei contenuti sono il risultato di un percorso di condivisione con la Presidenza e le Direzioni aziendali che ne hanno convalidato il contenuto.

Il presente documento, una volta approvato dal Consiglio di Amministrazione, è pubblicato sul sito istituzionale di Interporto Trieste SpA, nella sezione [«Trasparenza»](#)

La presentazione del Report di sostenibilità 2024 testimonia come l'impegno di Interporto Trieste SpA nel perseguire obiettivi di sostenibilità - considerando gli impatti delle attività aziendali sugli Stakeholder in termini di ESG - persegua al contempo alcuni degli obiettivi di sviluppo sostenibile (SDGs) definiti dall'Organizzazione delle Nazioni Unite con l'Agenda 2030*.



Interporto Trieste realizza infatti da tempo azioni in linea con 8 dei 17 parametri SDGs, azioni attuative della propria strategia di sostenibilità ESG, i cui effetti vengono monitorati al fine di definire, per il futuro, ulteriori target e conseguenti azioni di miglioramento.



Tra i dati salienti emersi dal Report 2024, è risultato che **oltre il 70% dei fornitori è rappresentato da fornitori locali** e quindi il 70% del valore prodotto dalla Società viene redistribuito sul territorio, generando un circolo virtuoso di crescita economica nell'area sulla quale sviluppa le proprie attività.

Nel corso del 2024 inoltre, sotto il **profilo etico**, Interporto Trieste SpA si è posta l'obiettivo di un **aggiornamento entro il 2025 di due importanti strumenti normativi interni**, ossia **il proprio Codice Etico ed il Mog 231**, a dimostrazione del fatto che per la Società la compliance normativa e la regolamentazione dell'attività sono elementi imprescindibili e fondamentali per il successo e lo sviluppo attuale e futuro.

Per quanto riguarda la **sostenibilità ambientale**, invece, è stato rilevato **l'impatto degli impianti fotovoltaici** installati principalmente sulle coperture (capannoni e uffici) per una potenzialità stimata in circa 1 MWh.

Ciò, assieme all'utilizzo dei binari lunghi 750 m, come richiesto dagli standard europei per la formazione di treni più lunghi che permetteranno un aumento dello shift modale, renderà l'infrastruttura dell'Interporto di Trieste sempre più innovativa e all'avanguardia, votata al continuo miglioramento delle proprie performance di sostenibilità.

* Sottoscritta il 25 settembre 2015 dai governi dei 193 Paesi membri delle Nazioni Unite, l'Agenda è costituita da 17 Obiettivi per lo Sviluppo Sostenibile (Sustainable Development Goals, SDGs) inquadrati all'interno di un programma d'azione più vasto costituito da 169 target o traguardi, ad essi associati, da raggiungere in ambito ambientale, economico, sociale e istituzionale entro il 2030.

Interporto e gli obiettivi SDGs

Energia pulita e sostenibile



- Aumentare gradualmente la quota di energia rinnovabile prodotta.

Lavoro dignitoso e crescita economica



- Raggiungere livelli più elevati di produttività economica attraverso la diversificazione, l'aggiornamento tecnologico e l'innovazione.
- Promuovere politiche orientate allo sviluppo che sostengano le attività produttive, l'imprenditorialità, l'innovazione e la creazione di posti di lavoro dignitosi senza distinzioni di genere e in considerazione di persone con disabilità.

Imprese, innovazione e infrastrutture



- Sviluppare infrastrutture di qualità, affidabili, sostenibili e resilienti per sostenere parimenti lo sviluppo economico e il benessere umano.
- Promuovere un'industrializzazione inclusiva e sostenibile e aumentare significativamente la quota di occupazione e di prodotto interno lordo dell'industria locale.
- Aggiornare le infrastrutture per renderle maggiormente sostenibili, con una maggiore efficienza nell'uso delle risorse e una maggiore adozione di tecnologie e processi rispettosi dell'ambiente.

Riduzione disuguaglianze



- Potenziare e promuovere l'inclusione sociale, economica e politica di tutti, indipendentemente dall'età, dal sesso, dalla disabilità, dalla razza, dall'etnia, dall'origine, dalla religione o dallo status economico o di altro tipo.
- Garantire pari opportunità e ridurre le disuguaglianze di risultato promuovendo politiche e azioni appropriate al riguardo.
- Adottare politiche, in particolare politiche fiscali, salariali e di protezione sociale, e raggiungere progressivamente una maggiore uguaglianza.

Città e comunità sostenibili



- Migliorare l'urbanizzazione sostenibile riducendo l'impatto ambientale pro capite negativo nelle sue aree operative, anche prestando particolare attenzione alla qualità dell'aria e alla gestione dei rifiuti.
- Sostenere i legami economici, sociali e ambientali rafforzando la pianificazione dello sviluppo regionale.

Consumo e produzioni responsabili e Lotta ai cambiamenti climatici



- Raggiungere una gestione ecologicamente corretta di tutti i rifiuti durante tutto il loro ciclo di vita, in conformità con le normative tempo per tempo vigenti, e ridurre significativamente il loro rilascio nell'aria, nell'acqua e nel suolo al fine di ridurre al minimo i loro impatti negativi sulla salute umana e sull'ambiente.
- Promuovere pratiche di appalti pubblici sostenibili, in conformità con le politiche e le priorità locali e nazionali.

Partnership per raggiungere gli obiettivi



- Rafforzare le partnership regionali per lo sviluppo sostenibile finalizzate alla condivisione di competenze, tecnologie e risorse finanziarie per sostenere il raggiungimento degli obiettivi comuni di sviluppo sostenibile.
- Incoraggiare e promuovere partenariati pubblici, pubblico-privato e della società civile efficaci, basandosi sull'esperienza e sulle strategie di risorse dei partenariati.

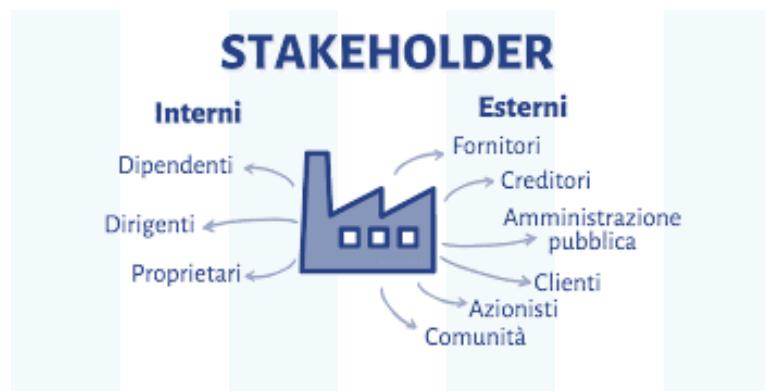
I nostri portatori di interesse (StakeHolders)

I portatori di interesse (Stakeholders)

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

Profilo dell'organizzazione



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.

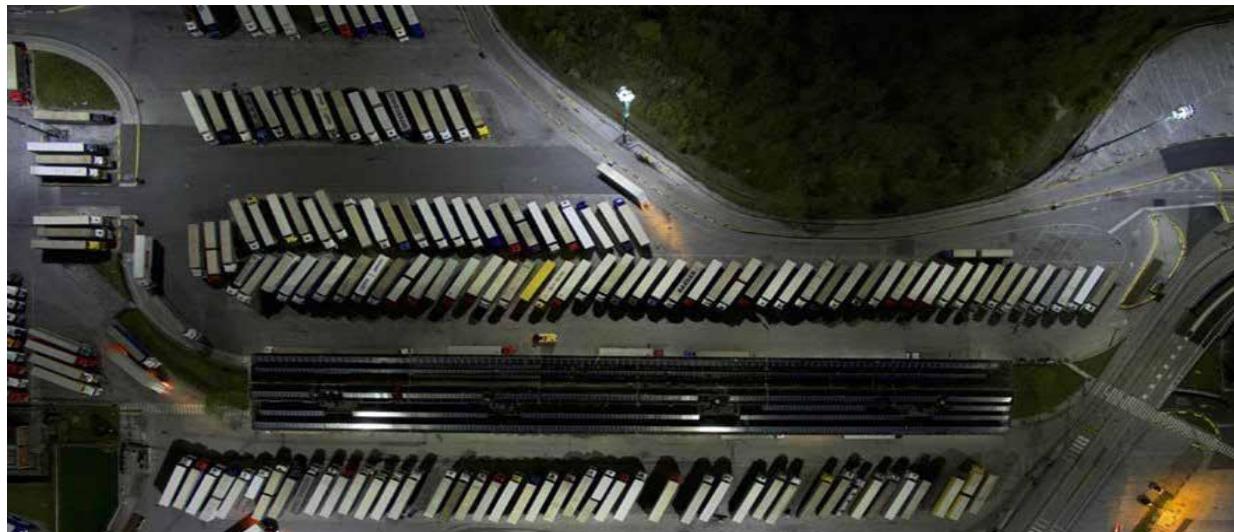
Dal 2018 Interporto di Trieste detiene l'83% delle azioni di Interporto di Cervignano del Friuli S.p.A.



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.

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

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



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

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

L'Autoporto di Ferneti viene concepito e realizzato in prossimità della linea di confine definitasi al termine della Seconda Guerra Mondiale tra Italia e Jugoslavia, nello stesso periodo in cui sorgono analoghe strutture in Friuli Venezia Giulia, a Tarvisio sul confine con l'Austria e a Gorizia con la stessa Jugoslavia.

- ❖ Nel 1972 viene costituito il “Consorzio per la costruzione e gestione dell'Autoporto di Ferneti”, mentre l'entrata in esercizio della prima area autoportuale avviene nel 1978.
- ❖ Nel 1982, i lavori vengono portati a termine e la struttura autoportuale viene ultimata, segnando la nascita della “Gestione Autoporto Ferneti S.p.A.”.
- ❖ Gli anni Ottanta e Novanta sono caratterizzati da una significativa e costante crescita dell'attività, strettamente legata a quella del Porto di Trieste che opera quasi esclusivamente, a differenza degli altri scali italiani, a vantaggio di mercati internazionali, in Europa e oltre mare. Fino a questi anni la funzione autoportuale è stata svolta dalle infrastrutture di confinarie, ovvero finché i confini hanno segnato un effettivo elemento di separazione tra i diversi paesi. Nel corso degli anni le barriere determinate dagli eventi bellici del XX secolo sono state via via abbattute, segnando un'apertura dapprima con l'Austria (1995) e, solo in un secondo momento, con la Slovenia (2004), che nel frattempo era divenuta indipendente in seguito alla dissoluzione della Jugoslavia.
- ❖ Gli anni Novanta segnano una svolta fondamentale con il passaggio da una configurazione sostanzialmente monomodale, legata all'autotrasporto, ad una plurimodale, con particolare attenzione al trasporto su rotaia e alle esigenze connesse all'espletamento di funzioni logistiche. Negli anni successivi la Società, oltre ad impegnarsi nel consolidamento delle attività di carattere logistico, punta a un rafforzamento della funzione intermodale, agevolata dalla vicinanza con la Stazione Ferroviaria di Villa Opicina, operante sul confine tra Italia e ex Jugoslavia (Slovenia). Si definisce in questo modo la trasformazione da Autoporto ad Interporto, accentuando peraltro i collegamenti con il Porto di Trieste, con particolare riferimento ai traffici con la Turchia, che trovano in Ferneti uno snodo essenziale nella razionalizzazione dei flussi verso il terminal marittimo.
- ❖ Gli anni Duemila sono caratterizzati da una costante crescita della Società, frutto della consolidata sinergia con l'attività del Porto di Trieste, come testimoniato dal progetto “FER-NET”, ovvero un sistema di supporto reciproco tra Porto e Interporto volto a favorire l'intero Sistema Logistico Regionale.
- ❖ Nel 2015 avviene il cambio della denominazione sociale da “Terminal Intermodale di Trieste - Ferneti S.p.A.” in “Interporto di Trieste S.p.A.”, in considerazione delle caratteristiche intermodali assunte dal terminal nel corso degli anni. Nel dicembre del 2017 si concretizza l'acquisizione dei terreni e dei magazzini dal gruppo Wärtsilä a Bagnoli della Rosandra, per un totale di circa 240.000 mq e un investimento di oltre 21 Milioni di euro. All'area, operativa da giugno 2018, viene riconosciuto nel gennaio 2019 il regime di Punto Franco, che si traduce in importanti prospettive di sviluppo per i prossimi decenni, con conseguenti impatti positivi per tutto il territorio.
- ❖ A dicembre 2018, inoltre, viene acquisito il controllo della società Interporto di Cervignano del Friuli S.p.A. Questa operazione rientra in un più ampio progetto di integrazione e coordinamento della retroportualità a livello regionale, con il coinvolgimento di altre infrastrutture presenti sul territorio, permettendo la messa a sistema della logistica regionale, che pone il Friuli Venezia Giulia come baricentro dei traffici nord-sud e est-ovest, portando notevoli benefici a tutte le aziende attive sul territorio.
- ❖ Nel 2019 viene attivato il Regime di Punto Franco Internazionale in FREEeste, la cui area operativa complessiva si amplia peraltro di 30.000 mq e le tettoie disponibili di 2.500 mq.
- ❖ Nel settembre 2021 le attività di attrazione investimenti rivolta ad attività industriali portano alla sottoscrizione di un accordo con BAT (British American Tobacco) per la costruzione di uno stabilimento produttivo con annesso magazzino che vengono realizzati in FREEeste nel biennio successivo.
- ❖ Nel biennio 2023/24 viene realizzato un nuovo raccordo ferroviario nel Terminal FREEeste e un ampliamento degli spazi dello stabilimento BAT funzionali all'incremento della capacità produttiva e all'avvio di nuove linee produttive.

1972

Costituzione del
“Consorzio per la
costruzione e gestione
dell’Autoporto di
Fernetti”

1978

Entrata in funzione della
prima area autoportuale

1982

All’ultimazione della
struttura autoportuale
corrisponde la costituzione
della “Gestione Autoporto
di Fernetti S.p.A.”

1997

Trasformazione della
Società in
“Terminal Intermodale di
Trieste-Fernetti 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)

2022-23

Realizzazione del raccordo
ferroviario di FREEeste, della
struttura industriale e del
correlato magazzino per BAT
in FREEeste

2024

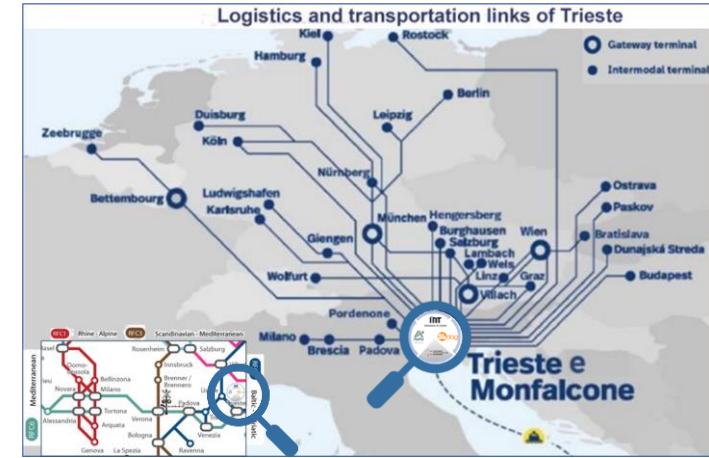
Avvio ampliamento spazi BAT funzionali
all’incremento della capacità produttiva e
realizzazione di nuove linee tra cui una
relativa a prodotti farmaceutici per la terapia
sostitutiva della nicotina (AIFA Certified)

La Visione Aziendale



Il Gruppo Interporto di Trieste, forte del crescente ruolo svolto sul territorio, vuole ambire ad 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 geostategica 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 "FREEste" 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 importanti 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 di 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 dei porti e delle aree retroportuali al fine di proporsi al mercato nazionale e internazionale con una adeguata offerta logistica.

A febbraio 2024 è stato sottoscritto 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	
Trasparenza e Responsabilità	Nello svolgimento di qualsiasi attività Interporto di Trieste e i suoi collaboratori (interni ed esterni) operano nel pieno rispetto delle leggi vigenti e dei regolamenti aziendali interni
Imparzialità	Interporto di Trieste nei rapporti con i propri Clienti, fornitori e collaboratori evita qualsiasi forma di discriminazione che sia basata sul genere sessuale, sulla razza, sul ceto, sull’origine nazionale, sulla lingua, sulla religione, sulle opinioni politiche e filosofiche, sull’appartenenza ad associazioni politiche o sindacali, sullo stato di salute, sull’età
Orientamento al cliente	Interporto di Trieste pone i bisogni e le aspettative dei propri clienti e del mercato alla base delle proprie strategie di breve e medio-lungo termine e dei servizi che intende proporre e sviluppare in futuro
Tutela e promozione della salute e della sicurezza sul lavoro	Interporto di Trieste pone come priorità assoluta il garantire ai propri dipendenti e collaboratori un ambiente di lavoro adeguato dal punto di vista della salute e sicurezza, adottando tutte le misure necessarie richieste dalla normativa vigente
Gestione efficiente ed efficace	Interporto di Trieste intende realizzare le proprie performance produttive nel rispetto degli equilibri economici e finanziari di bilancio. Gli utili sin qui realizzati sono stati reinvestiti per migliorare le strutture ed i servizi offerti.
Indotto e valore per il territorio	Interporto di Trieste attraverso le sue attività e le sinergie che ricerca con 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
Rispetto dell’ambiente	Contribuire a limitare gli impatti ambientali e introdurre elementi di economia circolare sono elementi che vengono considerati centrali dagli amministratori dell’Azienda



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.

Le Infrastrutture del Gruppo

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 di cui 166.000 mq infrastrutturati suddivisi tra aree di sosta per mezzi pesanti (80.000 mq), piazzali operativi (50.000 mq) e aree coperte (36.000 mq) adibite a deposito merci nazionali ed estere in regime di ADR e HACCP).

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

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

La sede interportuale di Bagnoli della Rosandra (denominata FREEeste) conta una superficie totale di 266.000 mq di cui 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

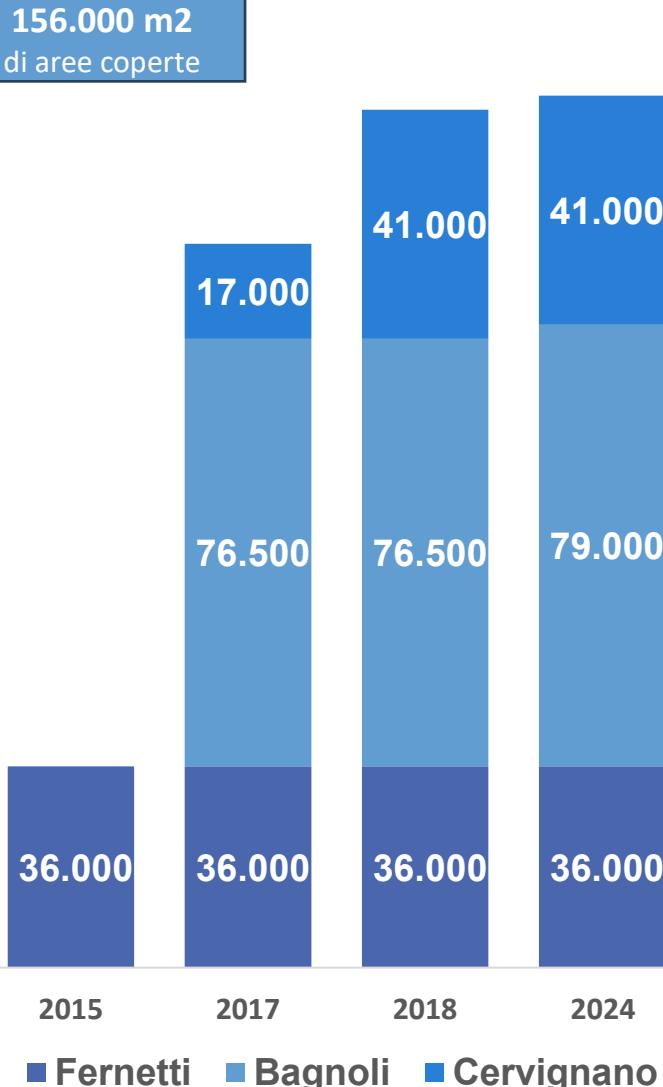
156.000 m²
di aree coperte

Infrastrutture Gruppo Interporto di Trieste S.p.A. – 2024

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

Strutture Intermodali del Gruppo

Evoluzione aree coperte (mq)



Strutture Intermodali

La sede interportuale di Fernetti, 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.



La dimensione economica

422 mila euro

RISULTATO NETTO D'ESERCIZIO

4,0 Milioni di euro

EBITDA

12,1 Milioni di euro

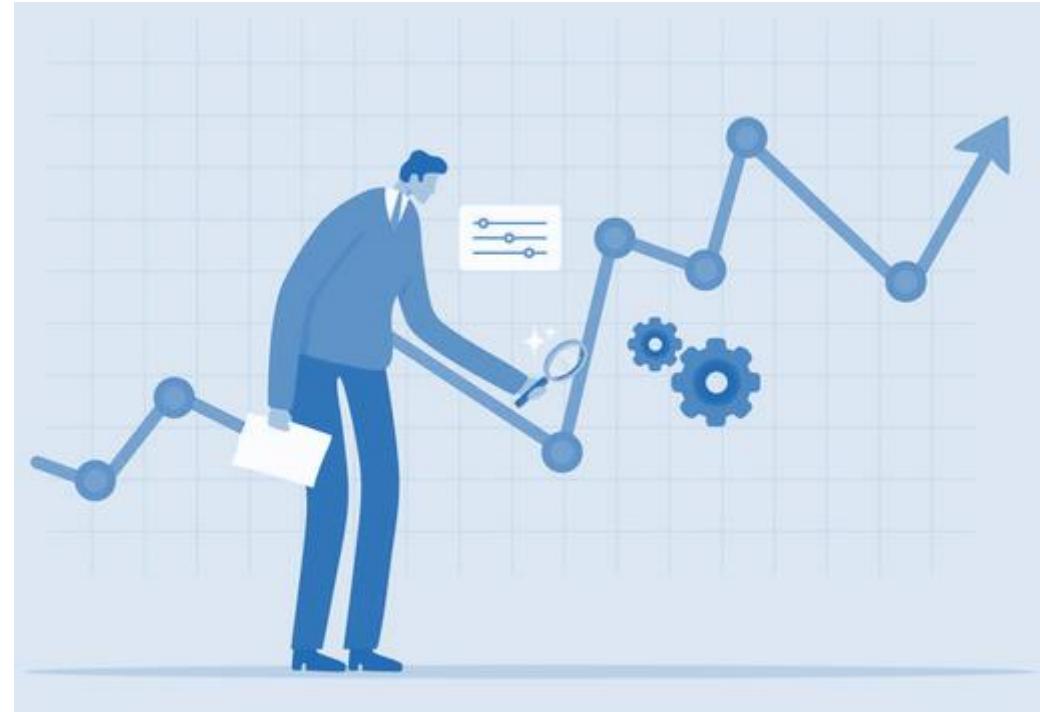
POSIZIONE FINANZIARIA NETTA

49,64%

DEL VALORE AGGIUNTO GLOBALE LORDO DESTINATO
ALLA COPERTURA DEGLI INVESTIMENTI

2,5 Milioni di euro

INVESTIMENTI DESTINATI ALLO SVILUPPO
INDUSTRIALE

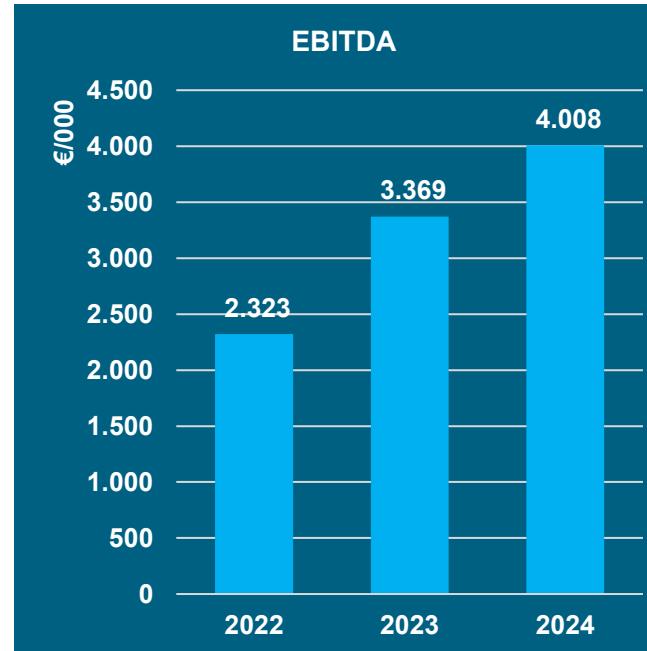
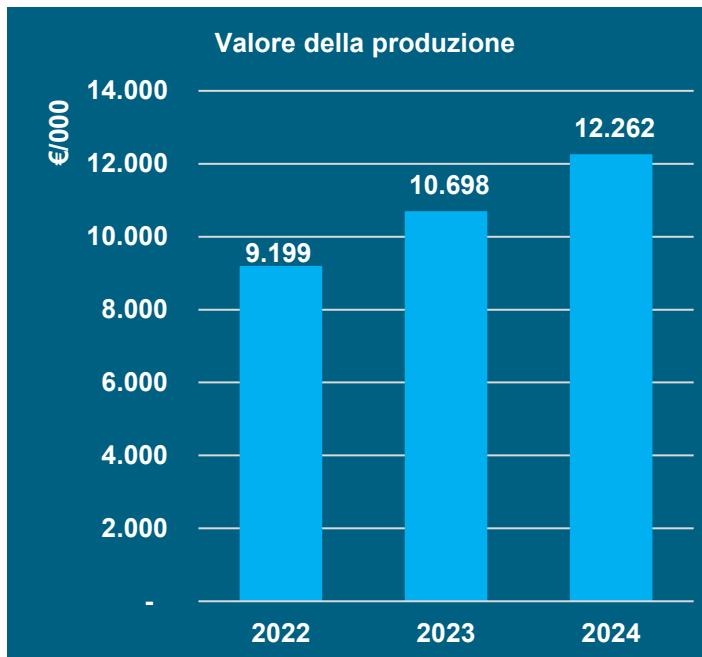


La generazione di valore è imprescindibilmente correlata alla ricerca della sostenibilità economico-finanziaria. La responsabilità economica deve essere posta alla base dello sviluppo di ogni azienda; attuare una gestione improntata all'efficienza e all'efficacia delle proprie prestazioni è un punto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

Risultati economici Interporto di Trieste

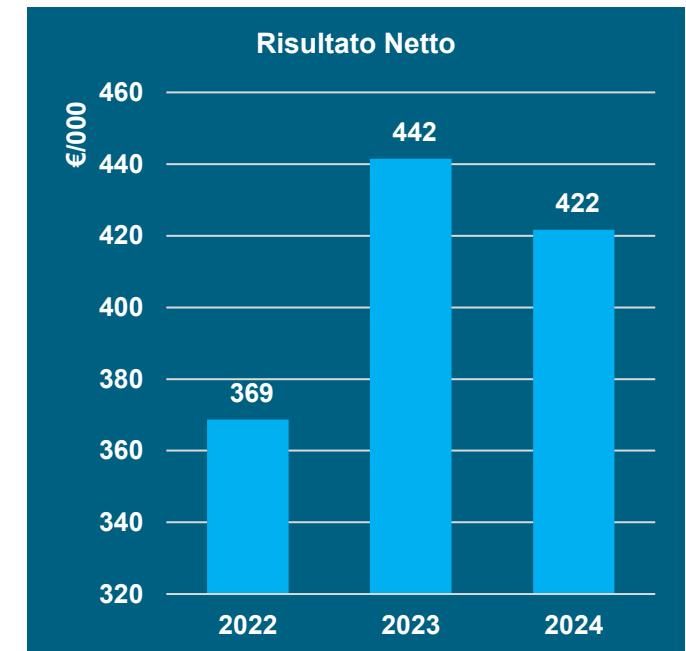
La capacità di Interporto Trieste di generare valore economico ha un impatto significativo sulla distribuzione del valore generato sull'intero territorio in cui opera, dimostrando l'impegno della Società nei confronti dell'economia locale e del suo sviluppo.

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	2022	2023	2024
Valore della Produzione	9.199.001	10.698.184	12.262.193
Valore Aggiunto	4.723.868	6.025.507	6.783.344
EBITDA	2.322.619	3.369.475	4.007.527
EBIT	478.276	989.887	1.061.598
EBT	390.596	545.529	633.811
Risultato Netto	368.744	441.502	421.656



Risultati e Indicatori economici e finanziari

STATO PATRIMONIALE SINTETICO FUNZIONALE (€/000)

	Anno	2022	2023	2024
Capitale Circolante Netto		(13.874)	(18.975)	(16.059)
Attività Immobilizzate Nette		(53.389)	(62.599)	(61.513)
Capitale Investito Netto		39.515	43.623	45.453
Posizione Finanziaria Netta		13.073	10.740	12.149
Totale Mezzi Propri		26.442	32.883	33.305
Totale Fonti		39.515	43.623	45.453

INDICATORI ECONOMICI E FINANZIARI

	Anno	2022	2023	2024
ROE (%)		1,39	1,34	1,27
ROI (%)		1,14	2,09	2,24
ROS (%)		5,20	9,25	8,66
EBITDA Margin (%)		25,25	31,50	32,68
PFN/EBITDA		5,63	3,19	3,03

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



Per maggiori dettagli si rimanda alla lettura del Bilancio d'esercizio 2024 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.

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 2024, 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 2022 – 2024 (Dati in M€)

Anno	2022	%	2023	%	2024	%	Tot.	%
Sviluppo industriale	16,5	99	11,5	95	1,8	70	29,8	95
Inv.ti di mantenimento	0,2	1	0,6	5	0,7	30	1,5	5
Totale investimenti	16,7	100	12,1	100	2,5	100	31,3	100

L'importo degli **investimenti complessivi** realizzati da Interporto di Trieste nel triennio raggiunge ca. 31,3 **Milioni di euro** essenzialmente riferibili a:

- ✓ **sviluppo infrastrutture e impianti dell'Area Bagnoli destinati alla logistica e alle attività di completamento industriale in regime di punto franco (28,9 M€)**
- ✓ **nuovi mezzi di sollevamento e potenziamento dei sistemi I.C.T. (0,8 M€)**
- ✓ **investimenti di mantenimento delle strutture, in particolare a Fornetti (1,5 M€)**

Nel periodo 2017-2024 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;**
- **investimenti di adeguamento finalizzati allo sviluppo di attività di trasformazione industriale nell'Area Bagnoli dal 2020;**
- **Investimenti di mantenimento delle strutture interportuali.**

Nel periodo 2022-2024 sono stati realizzati investimenti per complessivi 31,3 Milioni di Euro di cui il 95% principalmente legati allo sviluppo industriale dell'Area Bagnoli sia per finalità logistiche ed interportuali che per agevolare le attività di completamento industriale svolte in regime di punto franco (BAT) e il 5% al mantenimento delle strutture esistenti in Fornetti.



68%

DEI SERVIZI EROGATI AD AZIENDE DEL TERRITORIO

363

CLIENTI ATTIVI

247

TRENI TERMINALIZZATI

408.852 t

TONNELLATE DI MERCE MANIPOLATA

17.607

TEU MOVIMENTATI

115.861

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 Fornelli provenienti da tutte le altre destinazioni.

Nel complesso la somma dei **ricavi delle vendite e prestazioni** realizzati nel 2024 raggiunge l'importo di **10,9 Milioni di Euro**.

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

61% **23%** **16%**

SERVIZI LOGISTICI

IMPORTI PAGATI DALLE
AZIENDE INSEDIADE
(affitti, utenze, servizi, etc.)

TICKET CORRISPOSTI
dai camion in
transito

La crescita dell'importanza della funzione logistica di Interporto di Trieste è anche legata all'incremento dei traffici commerciali 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.



I nostri Servizi: Statistiche

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 per ridursi nuovamente nel 2024 a 247 unità a causa dei lavori di manutenzione sulla rete ferroviaria Austriaca e calo dei volumi automotive a seguito della temporanea chiusura di uno stabilimento produttivo di mezzi pesanti in Germania.

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



■ **tonnellate di merce manipolata**, al 31.12.2024 sono pari a 408.852 tonnellate di cui il 36% presso la sede di Ferneti e il 64% nell'area di Bagnoli della Rosandra.

Le operazioni di handling e warehousing hanno visto un incremento nel 2024 riconducibile alla maggiore disponibilità di aree - conseguente alla precedente acquisizione del compendio di San Dorligo della Valle - e crescente operatività dell'area logistica.

MERCI MANIPOLATE* NEL 2024

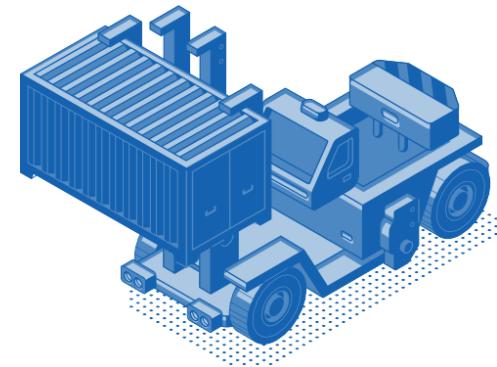
Merci	000/ton	%
Prodotti siderurgici	33	8,1
Metalli ferrosi e non	114	27,8
Prodotti forestali	135	33,1
Spare parts	9	2,2
Macchinari	6	1,4
Coloniali	5	1,2
Altri	107	26,1
Totale	409	100

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

■ **containers lavorati e TEU¹ movimentati**, sempre nel 2024 nell'Interporto sono stati lavorati 7.043 container (47% a Ferneti e 53% a Bagnoli della Rosandra). Nel medesimo anno, i TEU movimentati si sono attestati a 17.607.

■ **camion transiti**, il numero di passaggi "onerosi" (con relativo pagamento del ticket) di camion registrati nel 2024 è stato pari a 115.861, in lieve calo (-1,2%) rispetto al valore del 2023 e rispetto ai valori del 2021 e del 2020 (ca. 18%).

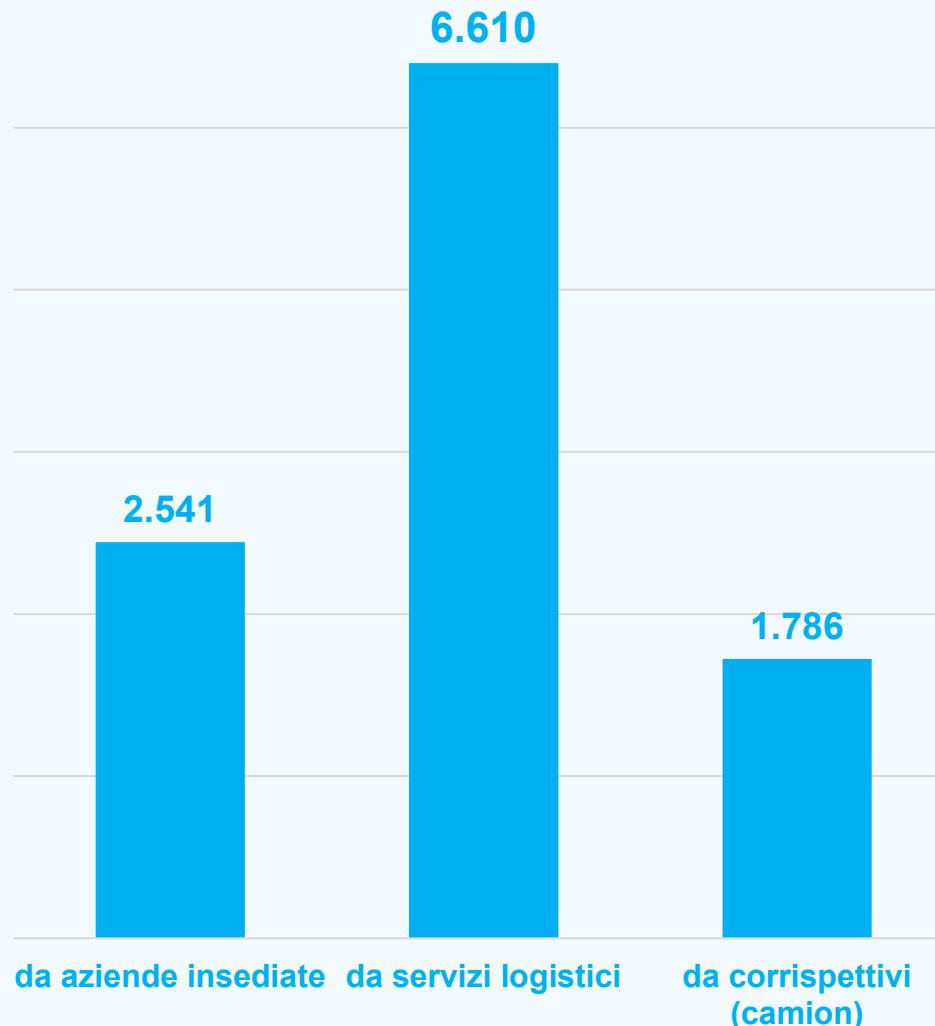
1. TEU - Sigla di twenty (feet) equivalent unit, che nei trasporti navali indica il container da 20x12x8 piedi e, anche, la capacità di trasporto di una nave portacontainer.



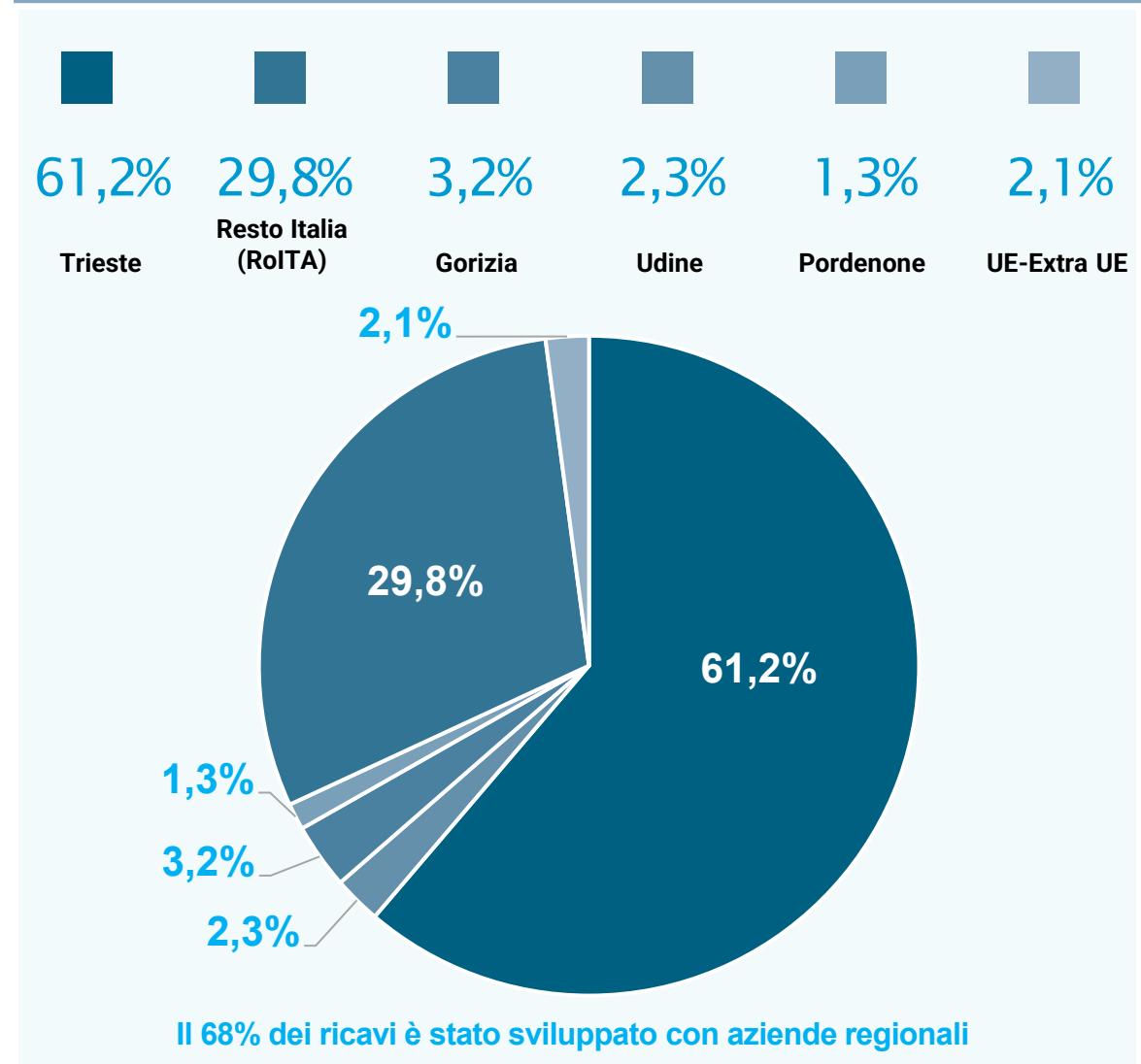
Di seguito si espongono in forma grafica alcune delle statistiche sopra presentate e commentate.

I nostri Servizi: Statistiche

Ricavi dei servizi per tipologia - 2024 (€/000)

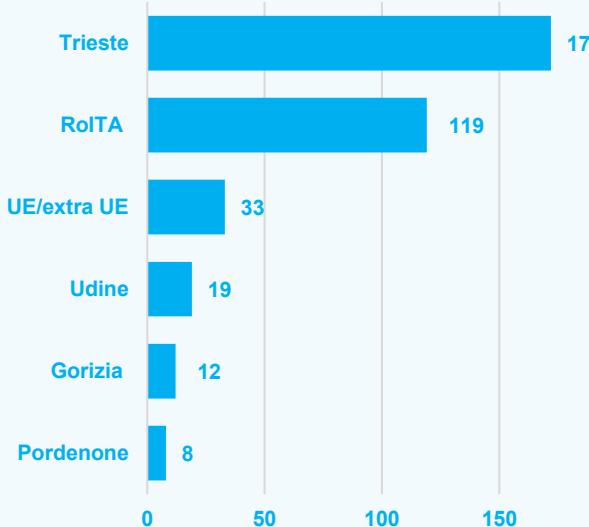


Ricavi dei servizi per zona geografica – 2024 (%)

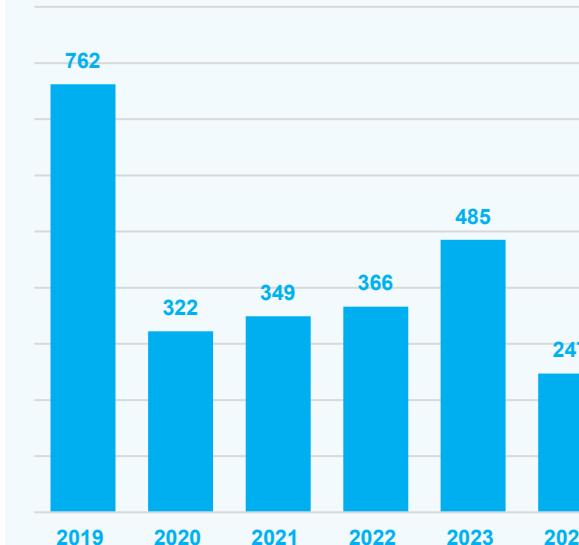


I nostri Servizi: Statistiche

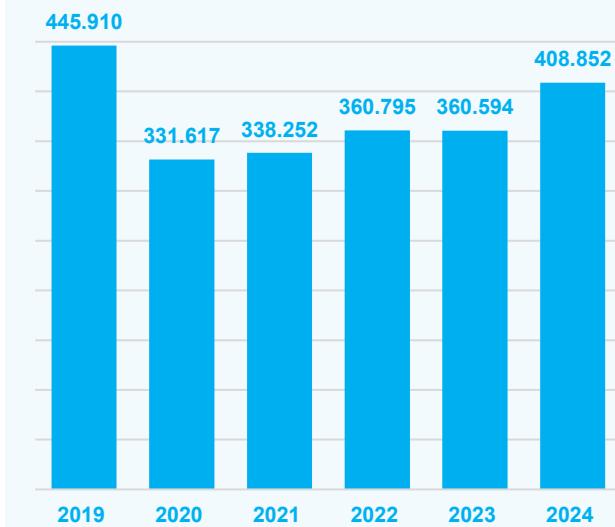
Numero clienti servizi per zona Geografica



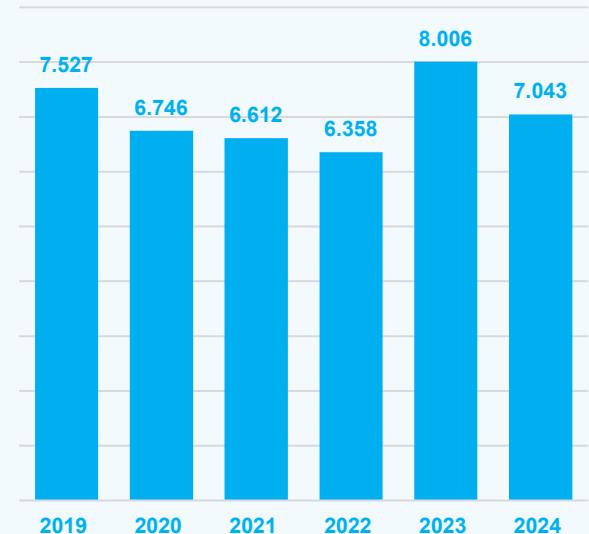
Numero treni movimentati



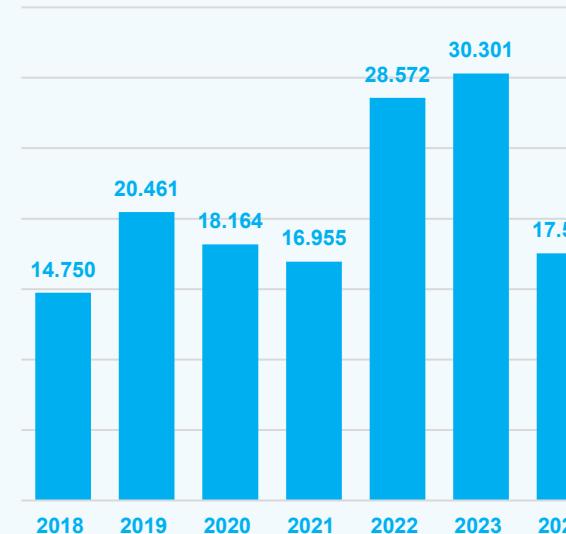
Tonnellate manipolate



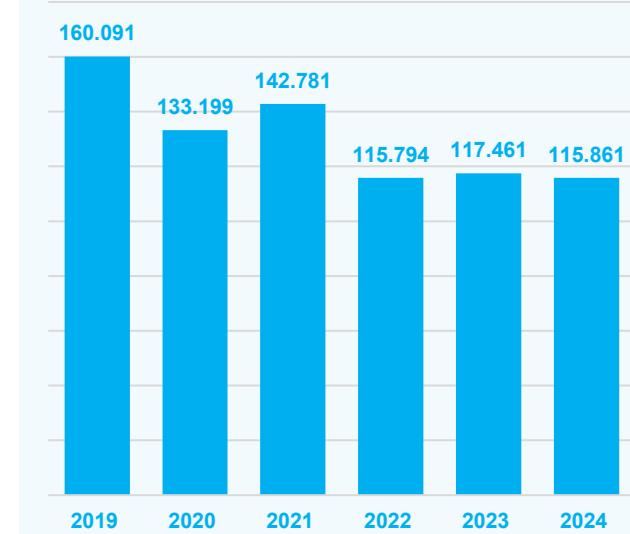
Containers lavorati



TEU movimentati



Camion paganti



Governance

La forma giuridica e 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 di rilievo Internazionale (BAT) .

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 Fornetti 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 31.12.2024	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
TOTALE	4.209.227	100

CAPTABLE SOCIO	2018		2024	
	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
TOTALE	10.276.314,72	100	25.634.192,43	100

Consiglio di Amministrazione (*)

Presidente e A.D.
Paolo Privileggio

Consiglieri
Stefano Visintin
Barbara Segariol

Collegio Sindacale (*)

Presidente
Marco Signori

Sindaci Effettivi
Gianfranco Nobile
Cristina Sbaizerio

Società di revisione

Pricewaterhouse Coopers
S.p.A.

Organismo di Vigilanza
Diego Travagin
Omero Leiter

(*) In carica nell'esercizio 2024

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.

Il quadro normativo di riferimento

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

- Legge 4 agosto 1990, n. 240 (Interventi dello Stato per la realizzazione di interporti finalizzati al trasporto merci e in favore dell'intermodalità);**
- Artt. 4, 5, 20 e 24 del D.lgs. n. 175 del 2016 (Testo unico in materia di società a partecipazione pubblica);**
- L.R. n. 10 del 4 maggio 2012 (Riordino e disciplina della partecipazione della Regione Friuli Venezia Giulia a società di capitali);**
- 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);**
- Statuto di Interporto di Trieste.**

Riferimenti normativi - Portale Trasparenza di Interporto di Trieste S.p.A.

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.**

Struttura Organizzativa

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 sono state rafforzate le aree **Amministrazione, Finanza e Controllo, Logistica e Commerciale** e inserita una risorsa aggiuntiva nell'area **Infrastrutture e Manutenzione**.

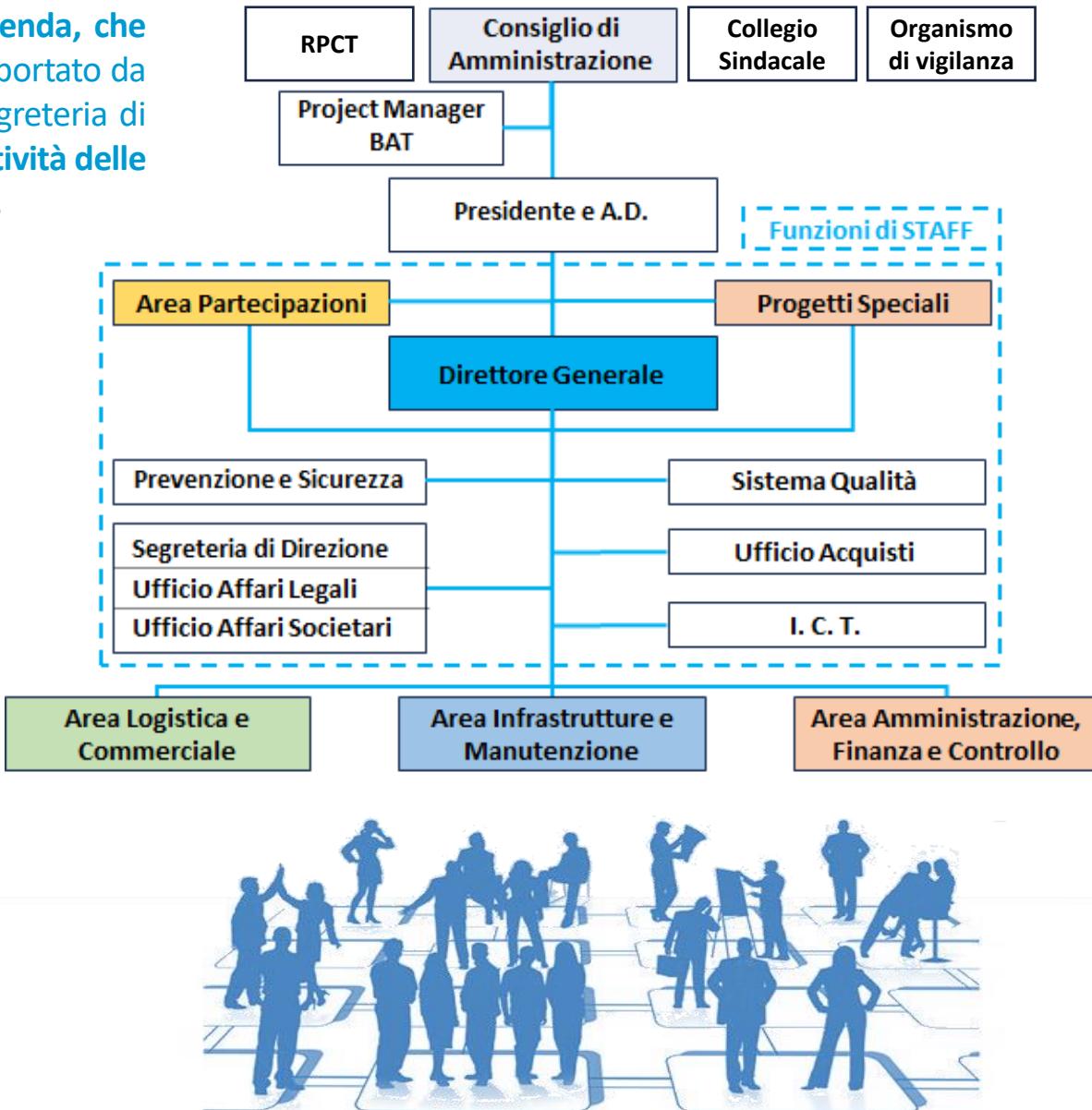
Adesione ad associazioni

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)

Interporto di Trieste inoltre è assogettato all'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) nell'ambito delle attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità.





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 sono stati tenuti – e altri se ne terranno nel corso del 2025 a seguito dell’aggiornamento del PTPCT e del MOG 231 - diversi seminari informativi e corsi di formazione.



correttezza obbligo controllo rispetto **ETICO** responsabilità generazionale

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 2024, 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.



Social

La distribuzione del Valore Aggiunto Globale Lordo

Il Valore Aggiunto di un'impresa rappresenta la ricchezza che questa ha prodotto durante esercizio, individuabile come differenza tra la produzione linda 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 2024 un Valore Aggiunto Globale Lordo pari a 6.783.344 euro (+12% YoY) 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:

34,29%

AL PERSONALE

Tale quota è costituita dai costi sostenuti per il personale

49,64%

ALL'AZIENDA (SISTEMA IMPRESA)

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

9,88%

ALLA PUBBLICA AMMINISTRAZIONE

È la parte distribuita sotto forma di imposte dirette e indirette

6,19%

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 2022 e il 2024 raggiunge il 43% (YOY).

I Ricavi generati dai contributi pubblici, che rappresentano l'assistenza finanziaria ricevuta dall'Amministrazione Pubblica durante l'anno, ammonta a ca. € 713 mila.

Valori €/000	Anno	2022	2023	2024
RICAVI COMPLESSIVI – VALORE DELLA PRODUZIONE		9.199	10.698	12.262
CONSUMI INTERMEDI		4.475	4.673	5.179
COMPONENTI ACCESSORI E STRAORDINARI NETTI		6	4	-300
VALORE AGGIUNTO GLOBALE LORDO		4.729	6.030	6.783
SOCI		-	-	-
Dividendi distribuiti ai soci		-	-	-
RISORSE UMANE		2.150	2.102	2.326
Remunerazioni dirette		627	527	1.028
Remunerazioni indirette		1.523	1.575	1.298
STATO, ENTI E ISTITUZIONI		360	662	670
Imposte e tasse indirette e patrimoniali versate allo Stato		28	30	20
Imposte e tasse indirette e patrimoniali versate a Comuni		310	528	438
Imposte sul reddito di esercizio		22	104	212
ENTI FINANZIATORI		88	444	420
Oneri finanziari per capitali di credito		88	444	420
COLLETTIVITÀ		-	-	-
Elargizioni e liberalità		-	-	-
SISTEMA IMPRESA		2.131	2.821	3.368
Rettifiche di valore su immobilizzazioni		1.762	2.380	2.946
Riserve e utili non distribuiti		369	441	422
VALORE AGGIUNTO GLOBALE LORDO		4.729	6.030	6.783



Gran parte del valore generato nel 2024 è destinato al sostentamento degli investimenti (Sistema Impresa, 50%) e al personale (Risorse Umane, 34%).



38

COLLABORATORI DIPENDENTI
(34 UOMINI E 4 DONNE)

2

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

46 anni

ETÀ MEDIA DEI COLLABORATORI

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

Nel corso degli ultimi tre anni Interporto ha investito considerevoli risorse nel consolidamento ed efficientamento del proprio organico.

Grazie agli sforzi, all'impegno e alla dedizione del personale sono stati raggiunti risultati rilevanti nella crescita economica della società evitando le ripercussioni negative 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, alla modifica del software di magazzino e alle nuove proposte commerciali/industriali.

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 31.12.2024 presso l'Azienda lavorano 38 persone delle quali 4 di genere femminile. Nonostante l'evidente disparità tra presenza maschile e femminile, in Azienda non sussistono tematiche 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 38 risorse).

Nel corso del 2024 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 55 anni.**
- **nel 2024 l'età media complessiva delle risorse si attesta a 46 anni mentre l'anzianità aziendale per fasce d'età si attesta mediamente a ca. 11 anni per il ricorrente turnover degli addetti logistici. L'Azienda è composta da persone che vantano grande esperienza maturata in più di 28 anni di servizio alle quali se ne affiancano altre inserite nell'organico in tempi più recenti.**
- **nel corso del 2024 sono state inserite 2 nuove risorse e 4 nel corso del 2022/23. Negli ultimi tre anni ci sono state 6 uscite dall'organico dell'Azienda.**
- **la maggior parte dei collaboratori aziendali risiede nelle vicinanze del luogo di lavoro: 26 persone hanno residenza nel 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	2022		2023		2024		
Fascia d'età	Donne	Uomini	Donne	Uomini	Donne	Uomini	
<30 anni	0	2	0	2	0	2	
Tra i 30 e i 50 anni	2	14	1	18	1	15	
> 50 anni	2	17	3	13	3	17	
Totale	4	33	4	33	4	34	

PERSONALE PER QUALIFICA PROFESSIONALE E GENERE							
Anno	2022		2023		2024		
Mansione	Donne	Uomini	Donne	Uomini	Donne	Uomini	
Dirigenti	0	1	0	1	0	3	
Quadri	0	2	0	2	0	1	
Impiegati	4	11	4	10	4	12	
Operai	0	19	0	20	0	18	
Totale	4	33	4	33	4	34	

Turnover Aziendale per fascia d'età

Anno	2022		2023		2024	
Fascia d'età	Entrate	Uscite	Entrate	Uscite	Entrate	Uscite
<30 anni	0	0	1	0	0	0
30-50 anni	1	1	1	1	2	0
>50 anni	0	1	1	2	0	1
Totale	1	2	3	3	2	1

Provenienza degli Addetti

Anno	2024	
Comune di residenza	Donne	Uomini
Trieste	2	24
Duino Aurisina	0	4
Monfalcone	1	0
S. Dorligo della Valle	0	2
S. Canzian d'Isonzo	0	1
Sgonico	1	1
Monrupino	0	2
Totale	4	34

Anzianità Aziendale al 2024

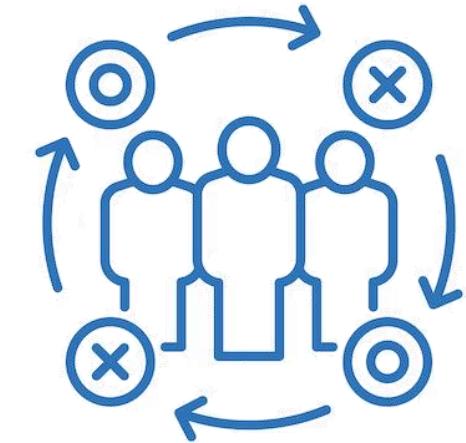


Politiche del personale

Interporto di Trieste, relativamente alle assunzioni, è dotata di un regolamento per il reclutamento del personale (pubblicato nel sito internet aziendale).

In Azienda sussistono, pertanto, criteri di organizzazione del lavoro e politiche aziendali in materia di reclutamento, gestione, remunerazione, formazione e valorizzazione del personale maschile e femminile tali per cui non sussista alcuna discriminazione.

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



Alla data del 31.12.2024 è presente presso Interporto 1 persona appartenente alle categorie protette.

Il numero dei dipendenti che hanno avuto diritto al congedo parentale durante il 2024 è stato pari a 2 per il genere maschile e a 0 per il genere femminile.

Considerando le rappresentanze sindacali, nel corso dell'esercizio 2024 risultano 15 dipendenti aderenti alle tre sigle sindacali presenti in Azienda.

La costituita RSU ha intrapreso una trattativa che ha portato alla definizione di un accordo di secondo livello.

Salute e sicurezza sul lavoro

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 2024.

Nel corso dell'ultimo triennio sono stati registrati 1 infortunio non grave nel 2022, 1 infortunio non grave nel 2023 e zero infortuni nel 2024.

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

L'obiettivo è zero infortuni e la Società adotta tutti i mezzi necessari per raggiungere tale risultato.

Relativamente alle attività di formazione durante il 2024 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 (8)**
- Corsi aggiornamento: HACCP (2 magazzinieri)**
- Corsi aggiornamento per addetti manutenzione (3)**

273

AZIENDE FORNITORI ATTIVE

7,5 Milioni di euro

IMPORTO TOTALE FORNITURE

5,5 Milioni di euro

IMPORTO TOTALE FORNITURE AD AZIENDE CON SEDE LEGALE IN FVG

4,7 Milioni di euro

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

73%

DELLE FORNITURE DA AZIENDE CON SEDE LEGALE IN FVG

63%

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 allorquando 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.

Le ricadute sul territorio

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, carriporta)**
- 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 2024 è pari a 7,5 circa Milioni di euro. Di questi ca. 2,6 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 2024 Interporto di Trieste ha gestito rapporti di fornitura con 273 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 **73%** dei fornitori ha sede presso una delle quattro provincie della Regione FVG e il **63%** nel territorio triestino. Considerando il 2024, il volume delle forniture acquistate da Interporto di Trieste da aziende della Regione, esso si attesta a circa **5,5** Milioni di euro (73%) con le forniture dalle aziende della provincia di Trieste che incidono per ca. 4,7 Milioni di euro (63%).

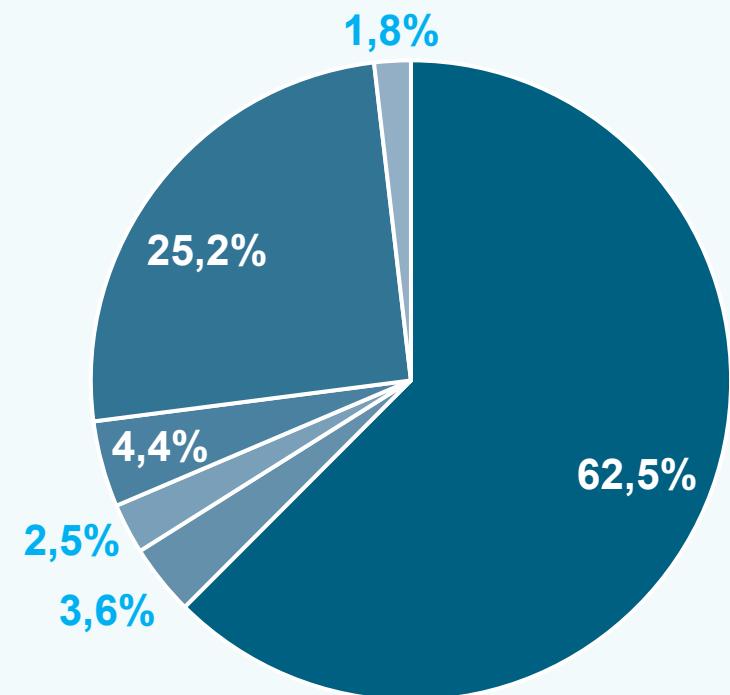
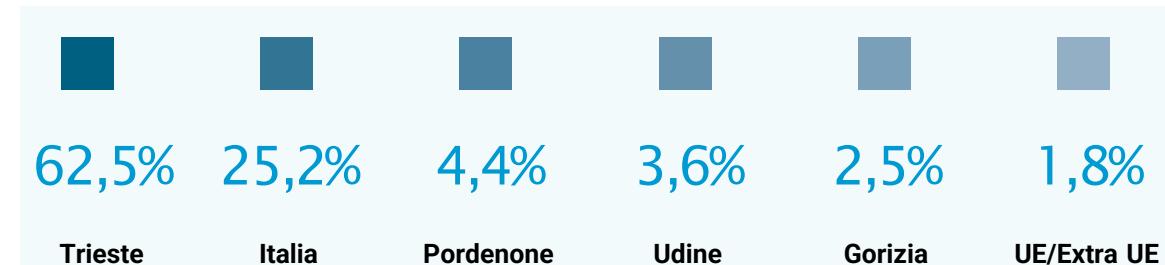


LE FORNITURE DELL'INTERPORTO PER PROVENIENZA GEOGRAFICA

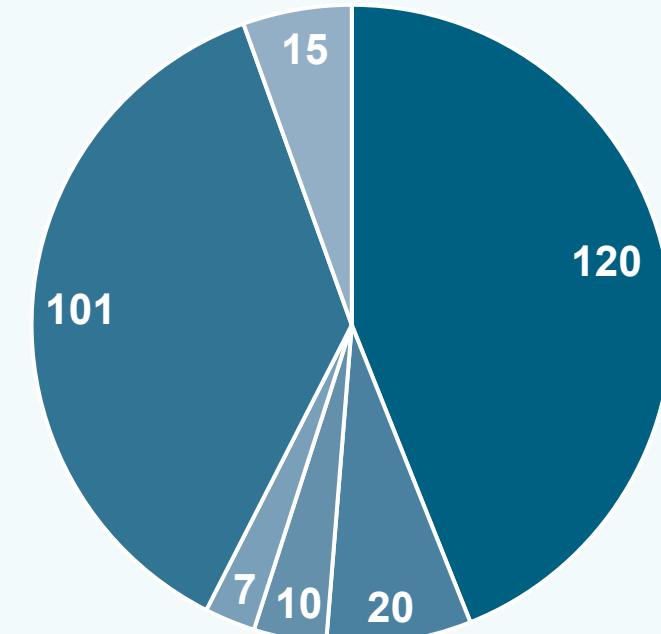
AREA GEOGRAFIA	Valore Forniture (€/000)
Trieste	4.696
Resto Italia (RoITA)	1.894
Pordenone	327
Udine	268
Gorizia	191
UE – Extra UE	139
Totale complessivo	7.516

Forniture: Statistiche

Valore forniture per zona geografica - 2024 (%)



Numero fornitori per zona geografica - 2024



Interporto di Trieste S.p.A. persegue «naturalmente» una serie di obiettivi riassumibili nella **finalità di generare un impatto socio-economico positivo a livello locale e regionale**, questo perché l'insieme delle **attività svolte, operative e istituzionali**, oltre a sostenere la crescita aziendale, generano benefici economici e sociali più ampi rispetto al solo perimetro aziendale, attraverso:



Creazione e sostegno all'occupazione: tramite l'assunzione diretta di personale locale, ovvero favorendola indirettamente attrattendo nuovi investimenti e nuove imprese da insediare in particolare nel sito di Bagnoli della Rosandra (FREEeste), contribuendo di fatto alla riduzione della disoccupazione e all'aumento del reddito delle famiglie.



Stimolo all'economia locale tramite l'indotto generato: le aziende clienti acquistano beni e servizi anche da fornitori locali per soddisfare le richieste dei rispettivi clienti generando conseguentemente un effetto a catena positivo sull'economia locale e regionale.



Innovazione e competitività: con investimenti in nuovi impianti o revamping tecnologico degli esistenti, realizzazione di siti per la trasformazione industriale, adozione di nuove tecnologie digitali e processi che migliorano la competitività delle imprese clienti e l'attrattività del territorio per l'apertura di nuove aziende o investimenti provenienti da fuori regione.



Impatto in termini di gettito fiscale: Interporto Trieste S.p.A., oltre a alle imposte e tasse versate direttamente (Stato, Regione, Comuni), contribuisce ulteriormente alle entrate fiscali che possono essere reinvestite dalla P.A. in infrastrutture e servizi pubblici a favore della collettività, in considerazione:

- delle medesime imposte versate dalle aziende Clienti insediate nelle sedi di Interporto di Trieste;
- dell'IVA e Dazi generate dal flusso di merci che transitano e vengono sdoganati presso le sedi di Interporto di Trieste.

Di seguito si riportano 2 slide esplicative al fine di poter meglio apprezzare, relativamente a quanto sopra, i risultati ottenuti.

48

AZIENDE INSEDIATE PRESSO LE STRUTTURE DI INTERPORTO DI TRIESTE

227 Milioni di euro di IVA
16 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 48 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 Fernetti 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 insediate nelle aree di Fernetti e Bagnoli della Rosandra, nel 2024 l'IVA e i dazi doganali trattenuti hanno generato importi pari a rispettivamente 227,8 Milioni di euro e 16,0 Milioni di euro contro i valori generati nel 2019 per un incremento medio annuo complessivo (CAGR) del 11,9 % per i dazi e 6,4% per l'IVA.

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

Sede	k€	2019	2024	CAGR ₂₀₁₉₋₂₄
Dogana Bagnoli della Rosandra	Dazi	5.647	5.561	-0,3%
	Iva	2.875	34.976	65,6%
Dogana di Fernetti	Dazi	3.440	10.406	28,4%
	Iva	164.141	192.823	3,3%
Valori complessivi	Dazi	9.087	15.967	11,9%
	Iva	166.946	227.799	6,4%



Le ricadute sul territorio: Progetto B.A.T.

Lo sviluppo del Progetto, a 3 anni dall'avvio, ha generato molteplici effetti sul territorio del FVG., nel relativo tessuto economico-sociale nonché nell'intreccio di relazioni locali, nazionali e internazionali con un ampio spettro di interlocutori (risorse umane, professionisti, istituzioni, altre imprese, etc.).

Creazione di valore e reddito.

Valore della produzione in crescita: dai 23 M€ registrati nell'esercizio 2023, primo anno «a regime» ai 30 M€ nel 2024 (+30%).

Utile pari a 1,6 M€ completamente reinvestito – come nell'anno precedente – nello sviluppo della società sotto forma di autofinanziamento.

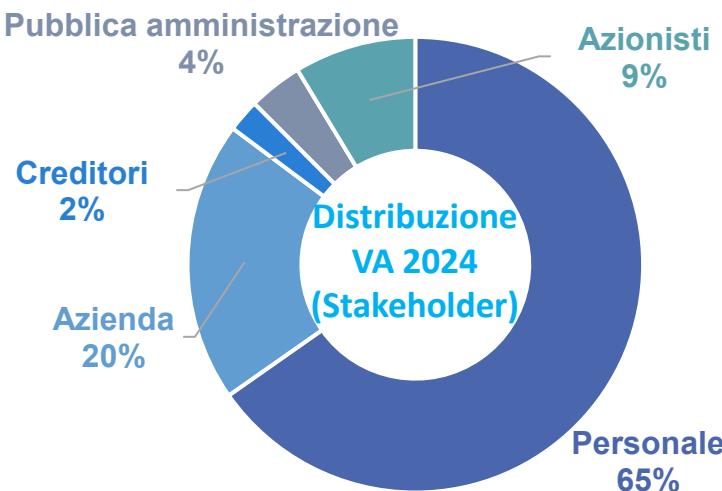
Aumenti di capitale per complessivi 160 M€ a sostegno degli investimenti, in particolare raddoppiati nel 2024 Vs. 2023, passando da ca. 33 M€ a ca. 71 M€. **CAPEX complessivi nel triennio nell'ordine di ca. 130 M€**

CE riclassificato (€/000)	2024	2023	2022
VALORE DELLA PRODUZIONE	29.769 100%	23.111 100%	8.089 100%
VALORE AGGIUNTO	17.764 60%	15.345 66%	532 7%
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	5.746 19%	6.326 27%	- 2.536 -31%
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBIT)	2.724 9%	4.246 18%	- 2.426 -30%
REDDITO ANTE IMPOSTE (EBT)	2.299 8%	3.831 17%	- 2.427 -30%
UTILE DI ESERCIZIO	1.594 5%	3.387 15%	- 2.543 -31%
<hr/>			
Stato Patrimoniale (€/000)	2024	2023	2022
Attivo immobilizzato	168.261 92%	84.105 114%	43.194 74%
Capitale Circolante netto	15.287 8%	- 10.472 -14%	15.354 26%
CAPITALE INVESTITO	183.548 100%	73.633 100%	58.548 100%
Patrimonio Netto	162.462 89%	68.857 94%	53.457 91%
Debiti Finanziari	21.086 11%	4.776 6%	5.091 9%

Distribuzione del Valore Aggiunto a favore degli Stakeholder

La maggior parte del VA nel 2024 è destinato al personale (65%) e al sostentamento degli investimenti (Azienda, 20%) mentre, in termini di distribuzione geografica, ca. il 91% è destinato al FVG e, in particolare, la Città di Trieste (88%).

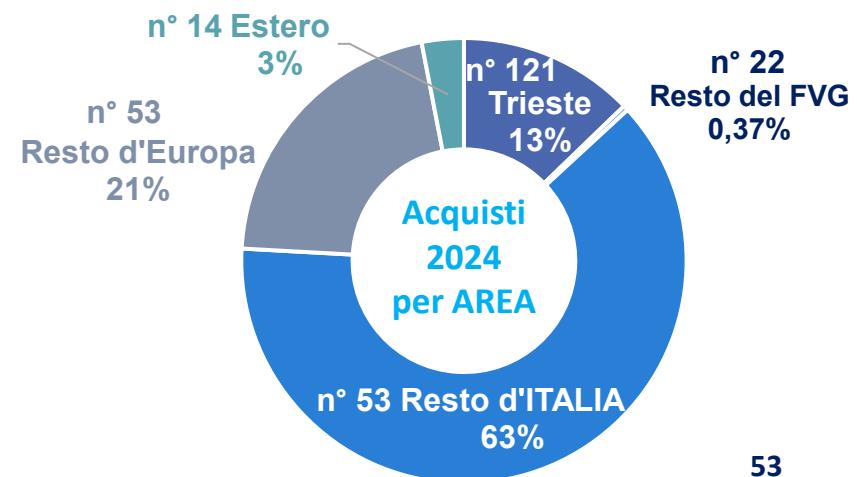
Seguono gli Azionisti (9%) per l'utile netto generato, la Pubblica Amministrazione (4%, di cui l'1% relativo a gettito locale relativo a IRAP e Addizionale IRPEF sui Dipendenti) e i Creditori (2%) la cui remunerazione è costituita dagli OF.



Dinamiche occupazionali interne e fatturato complessivo fornitori

Il personale nel 2024 è pari a 256 unità, più che raddoppiato rispetto alle 114 unità del 2023, con un ulteriore incremento rilevato nei primi sei mesi del 2025 a quasi 300 unità (92% residenti in FVG, di cui l'89% a Trieste e provincia)

I dati relativi ai Fornitori (investimenti e consumi intermedi) fanno emergere un **ricorso ai fornitori locali** (Trieste e Resto del FVG) ancora limitato in termini di importi complessivi ma in decisa crescita rispetto al 2023 e particolarmente apprezzabile per la numerosità degli stessi.



Environment

67%

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

7.667

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

5.331t

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

44.768

CAMION TOLTI DALLA STRADA E IMBARCATI (RO-RO)

54.691t

MINORI EMISSIONI CO₂ 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 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 2024

Tipologia	Qtà. (kg) Fernetti	Qtà. (Kg) Bagnoli
Imballaggi in legno	8.580	62.580
Imballaggi misti	3.720	
Imballaggi carta e cartone	18.360	30.460
Rifiuti urbani e ingombranti	143.060	
Ferro e acciaio	240	
Materiali assorbenti e filtranti	269	
Altri mat. con sost. pericolose	3.048	1.560
Totale complessivo	177.277	94.600
Totale % riciclata	100%	100%

L'efficiente gestione dei rifiuti generati nelle sedi di Interporto di Trieste risulta fondamentale per ridurre l'impatto ambientale e contribuiscono all'efficienza complessiva della struttura. Nel 2024 la totalità dei rifiuti speciali prodotti è stata conferita per il riciclo.

Gestione dei Rifiuti nell'Interporto di Trieste:

- **Classificazione e Registrazione:** i rifiuti vengono classificati secondo il Codice Europeo dei Rifiuti (CER) e registrati nel registro di carico e scarico, come previsto dal D.Lgs. 152/2006.
- **Smaltimento e Recupero:** è essenziale collaborare con aziende specializzate per lo smaltimento e il recupero dei rifiuti, garantendo la conformità alle normative vigenti.
- **Responsabilità del «Produttore»:** Interporto di Trieste resta responsabile della corretta gestione dei rifiuti fino allo smaltimento finale.
- **Normative e Trasparenza:** La gestione dei rifiuti è regolamentata dal Decreto Legislativo n. 152 del 2006 ("Testo Unico Ambientale"). L'Autorità di Regolazione per Energia Reti e Ambiente (ARERA) definisce disposizioni sulla trasparenza nel servizio di gestione dei rifiuti urbani.

Il servizio di raccolta dei rifiuti solidi urbani nelle sedi di Interporto di Trieste S.p.A. è curato da una ditta esterna al pari della raccolta e smaltimento di rifiuti speciali che viene effettuata da aziende private.

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 2024 e il raffronto con i volumi del 2023:

47 mc

ACQUA ANTINCENDIO

-98% vs 2023



14.425 mc

ACQUA SANITARIA

+4% vs 2023



84.668 mc

GAS

-16% vs 2023



1,1 Mio kWh

ENERGIA ELETTRICA

-8% vs 2023



L'efficiente gestione dei consumi di acqua, gas e energia per un Interporto risulta cruciale per ridurre i costi operativi, minimizzare l'impatto ambientale e ottimizzare le risorse.

Interporto di Trieste S.p.A. persegue tali obiettivi tramite:

- **Monitoraggio e Analisi dei Consumi:** monitoraggio e tracciamento dei consumi di acqua, gas e energia funzionale a identificare aree di inefficienza e/o a pianificare interventi di ottimizzazione.

ENERGIA ELETTRICA	2022	2023	2024
Consumo (Kwh) TOTALE	1.287.535	1.217.638	1.114.899
fattore emissione (kg Co2/kwh)	0,307	0,256	0,256
CO2e (Kg)	395.273	311.715	285.414
Co2e (ton)	395	312	285
GAS	2022	2023	2024
Consumo (Smc)	79.088	100.627	84.668
fattore emissione (kg Co2/Smc)	2,004	2,004	2,004
Co2e (ton)	158	202	170
ACQUA	2022	2023	2024
Consumo (mc)	7.723	16.935	14.490

- **Efficienza Energetica:** adottando tecnologie e pratiche per ridurre i consumi energetici, come l'uso di illuminazione LED.
- **Risparmio Idrico:** implementando, laddove possibile, misure per ridurre il consumo di acqua (i.e. sistemi di raccolta dell'acqua piovana).
- **Fonti di Energia Rinnovabile:** integrando le fonti di approvvigionamento tradizionali con proprie fonti rinnovabili (solare) per ridurre la dipendenza da fonti tradizionali.

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 Fernetti 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).



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 un potenziale risparmio di ca. 660.000 kg/Y di CO2.

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 l'adozione.

Le aree interportuali di Fernetti (circa 230.000 mq), a seguito dell'implementazione di un progressivo piano investimenti, 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.

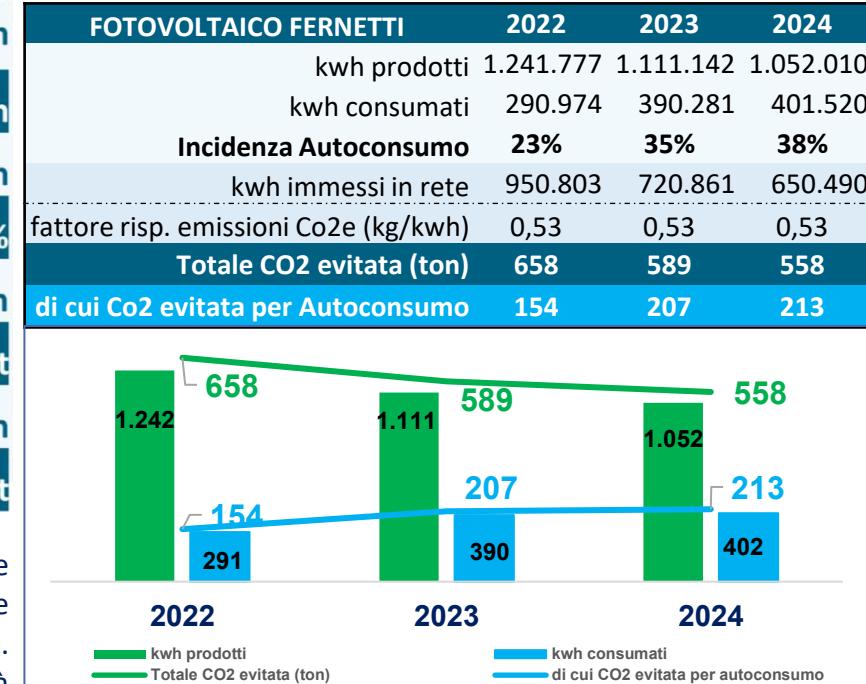
Consumo annuo prima dell'intervento	817.788,00 kWh
Consumo annuo dopo l'intervento	270.651,00 kWh
Risparmio annuo	547.137,00 kWh
Percentuale risparmio energetico	66,90%
Fattore conversione dell'energia elettrica in energia primaria	0,187 TEP/MWh
TEP risparmiate anno	102,31 t
Emissioni specifiche in atmosfera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

TEP = Tonnellate Equivalenti di Petrolio

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

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

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.



Nell'ultimo triennio sono stati effettuati interventi di manutenzione straordinaria sugli inverter dell'impianto, maggiori allacciamenti all'impianto fotovoltaico per un migliore utilizzo della produzione e, a fronte del graduale calo dei kwh prodotti (-15% vs 2022), pianificato per il 2025 il revamping dell'impianto per riaccrescerne l'efficienza e la capacità produttiva in prospettiva di crescenti fabbisogni in termini di autoconsumo.

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 Fernetti.

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

MINORI IMPATTI CO2 PER TRENI TERMINALIZZATI

Anno	2022	2023	2024
Numero camion tolti dalla strada	8.820	9.860	7.667
Minori* emissioni CO ₂ (t)	7.010	7.843	5.331
Treni Terminalizzati	366	485	247

* Rispetto ai dati della Relazione di sostenibilità 2023, ai fini del calcolo dell'abbattimento delle emissioni di anidride carbonica sono stati utilizzati i dati di CO₂ emissions (WTW) in funzione delle TON movimentate e delle distanze percorse dai treni a queste associati oltre che utilizzare una versione aggiornata del medesimo Calcolatore.

Fonte: <https://emissioncalculator.ecotransit.world/>

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.

MINORI IMPATTI CO2 PER ACCESSO ALLA RETE AUTOSTRADE DEL MARE

Anno	2022	2023	2024	TOTALE
	2022/24			
Numero camion imbarcati	54.306	55.207	44.768	180.628
Minori* emissioni CO ₂ (t)	66.343	67.433	54.691	208.650
Totale paganti INT TS	115.794	117.461	115.861	

* 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.

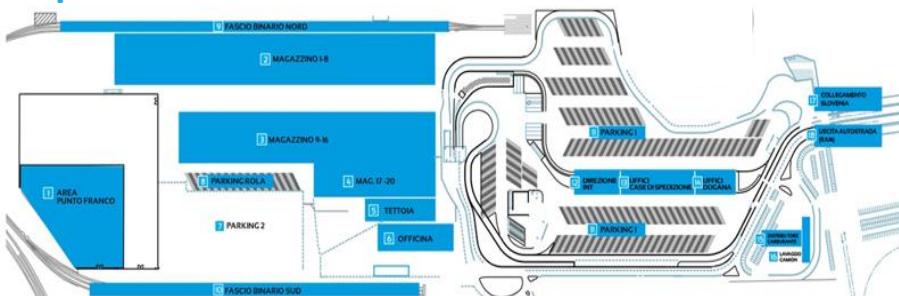


La gestione degli spazi di Interporto di Trieste

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 a mantenere allocati gli spazi presso la palazzina direzionale a Fernetti e ad una attenta gestione delle infrastrutture complessive in tema di sicurezza e tutela ambientale.

Al 31.12.2024 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

Conclusioni

Nel proporre le conclusioni di questa Relazione di Sostenibilità riteniamo opportuno evidenziare i principali risultati ottenuti dalla Società nel corso degli ultimi 8 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 le potenzialità operative di Interporto.



Nel 2019, a seguito dell'attivazione da parte dell'Autorità Portuale del regime di Punto Franco è ulteriormente aumentata l'attrattività del sito di Bagnoli della Rosandra 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.

L'assunzione del controllo di Interporto di Cervignano è finalizzato a creare sinergie all'interno della Piattaforma Logistica Regionale mediante il coinvolgimento anche delle infrastrutture logistiche operanti sul territorio regionale e di primari operatori esteri impegnati nel settore del trasporto e della movimentazione delle merci.

L'obiettivo di valorizzare il sito di Bagnoli della Rosandra predisponendo infrastrutture atte ad ospitare attività industriali in regime di Punto Franco Internazionale si è concretizzato nel 2022 con l'**insediamento della BAT** (British American Tobacco) nel sito industriale con annesso magazzino automatizzato realizzato da Interporto 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 l'instabile contesto geopolitico per il perdurare degli effetti delle tensioni in Ucraina, nel Medio Oriente e nel Mar Rosso - che generano difficoltà a delineare l'evoluzione del quadro congiunturale prospettico globale.

Di seguito si evidenziano alcuni impegni di sostenibilità futuri e 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 lavoratori e le misure negli anni adottate hanno consentito di operare in un clima di crescente condivisione e cooperazione.

Su questa strada si intende 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 Fornelli, il contatto frequente e diretto con i dipendenti è agevole e diretto.

Oggi Interporto di Trieste è cresciuto dimensionalmente e intende svilupparsi ulteriormente potenziando al contempo il sistema di rapporti umani in modo da percepire le esigenze 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.



Miglioramento organizzativo

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 2024 un numero di 38 addetti, praticamente raddoppiato nell'arco degli ultimi 12 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 potenziali 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 (Rete di Interporti) 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 Fernetti 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.



Dimensioni Piattaforma Logistica Regionale (P.L.R.)

DIMENSIONE STRUTTURALE

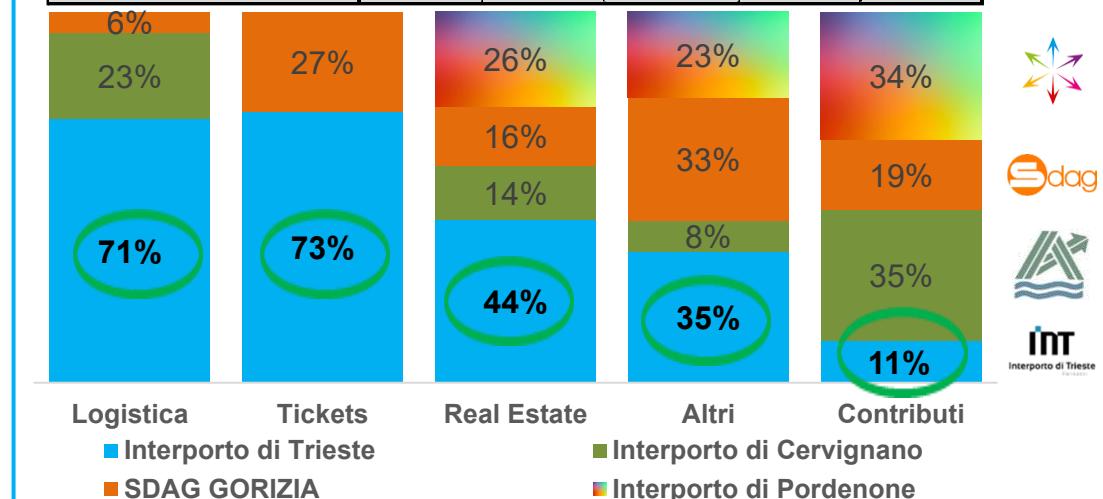
Strutture Interporto 2024	Gruppo INT TS	Sdag	Pordenone	P.L.R. *	Gruppo INT TS
Total area (sqm)	958.000	600.000	840.000	2.398.000	958.000
Operating areas (sqm)	294.000	260.000	47.000	601.000	294.000
Vehicle parking areas (sqm)	149.308	38.500	28.000	215.808	149.308
	10*450	5*450~	-	15*450~	10*450
Railway (n. tracks*m)	7*750	-	4 *750	11*750	7*750
	-	-	3 *800	3*800	-
Warehouses (sqm)	133.500	33.200	137.000	303.700	133.500
Roofed surfaces (sqm)	22.500	43.000	-	65.500	22.500
Interporto	Gruppo INT TS	Sdag	Pordenone	P.L.R. *	Gruppo INT TS
Total area (sqm)	40%	25%	35%	100%	40%
Operating areas (sqm)	49%	43%	8%	100%	49%
Vehicle parking areas (sqm)	69%	18%	13%	100%	69%
	67%	33%	0%	100%	67%
Railway (n. tracks*m)	64%	0%	36%	100%	64%
	0%	0%	100%	100%	0%
Warehouses (sqm)	44%	11%	45%	100%	44%
Roofed surfaces (sqm)	34%	66%	0%	100%	34%



* **Stima della dimensione strutturale della P.L.R. (considerando anche SDAG e INT PN) Vs. Gruppo INT TS**

DIMENSIONE ECONOMICA

Valore della Produzione 2024	Logistica	Tickets	Real Estate	Altri	Contributi
Interporto di Trieste	5.839.168	1.786.171	3.311.872	647.899	677.081
Interporto di Cervignano	1.914.392	-	1.086.006	151.815	2.102.728
SDAG GORIZIA	460.007	657.921	1.200.881	606.511	1.127.700
Interporto di Pordenone	-	-	1.925.573	424.338	2.057.524
25.977.587	8.213.567	2.444.092	7.524.332	1.830.563	5.965.033



Dall'analisi complessiva emerge come il Gruppo INT TS risulti attore chiave nell'offerta infrastrutturale regionale in quanto ne rappresenta parte rilevante in termini di:

✓ **struttura operativa:** rappresenta nella P.L.R. il 40% della superficie totale, ca. il 50% dei piazzali operativi, il 70% dei piazzali di sosta, ca. il 45% dei magazzini oltre che il 67% dei raccordi ferroviari da 450 m e il 64% dei raccordi da 750 m (il 50% se considerati, alla pari, i raccordi da 800 m)

✓ **volumi e giro d'affari sviluppati,** a fronte del minore introito da contributi pubblici, genera il maggior valore della produzione (47%) della P.L.R. rappresentando oltre il 70% dei ricavi da servizi logistici e dei tickets, ca. il 45% dei ricavi Real Estate e il 35% degli altri ricavi

Il Gruppo Interporto di Trieste risulta il principale player tra gli interporti regionali e appare essere elemento fondamentale della Piattaforma Logistica Regionale Integrata.

Investimenti strategici

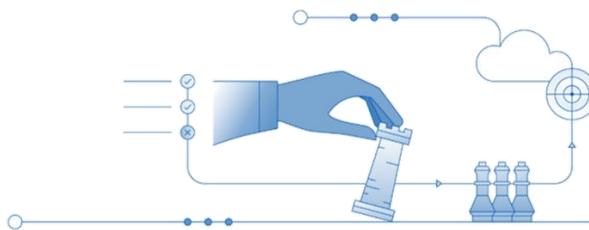


Dal 2024, con l'ultimazione del magazzino BAT, sono incrementate le attività di logistica a servizio dell'attività produttiva nella sede di Bagnoli della Rosandra, consolidando ulteriormente il positivo trend di crescita di fatturato e marginalità di Interporto. BAT ha avviato nel corso del 2024 la realizzazione di nuove linee produttive negli spazi di trasformazione industriale realizzando 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.

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.



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

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

Inoltre nuove possibilità 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 individuare ed intercettare operatori delle filiere destinate a svilupparsi nel prossimo futuro, nei confronti delle quali risulta opportuno cominciare ad avere una specifica attenzione, in ragione della opportunità di fornire tempestive risposte e soluzioni operative soprattutto in un'ottica di accorciamento della supply chain.



Prospettive di sviluppo del Sistema Logistico Regionale

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 e dei mezzi pesanti 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 prevalentemente internazionali 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 elevato la caratura ed obiettivi e la Società ora appare più idonea a dare adeguate risposte alle esigenze del mercato.

L'operatività di Interporto ha ricevuto negli ultimi anni una decisa spinta alla crescita legata anche allo sviluppo del Porto di Trieste, frutto di un'intelligente strategia di medio periodo implementata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale. Anche 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, in conformità con le rispettive competenze specifiche e aree di specializzazione, alla quale possano fare riferimento i Paesi del Centro ed Est Europa, destinatari dell'85% delle merci che toccano il porto di Trieste.

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 direttive dei mutevoli traffici internazionali.



Prospettive di sviluppo per Interporto di Trieste

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

Nel contesto degli obiettivi indicati dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Interporto Trieste ha continuato a supportare gli insediamenti industriali nell'area di punto franco di FREEeste.

L'iniziativa BAT ha continuato la propria crescita e sviluppo incrementando la produzione, il numero di addetti e le superfici occupate con importanti ricadute sul territorio.

Interporto di Trieste inoltre è stato coinvolto nell'Accordo di Programma finalizzato alla riconversione industriale e sviluppo produttivo del sito Wärtsilä. La collaborazione da parte di Interporto a supportare il suddetto processo, anche mediante la messa a disposizione di parte dell'infrastruttura ferroviaria di proprietà, ha infatti contribuito al buon esito dell'accordo e darà luogo a future collaborazioni con la nuova realtà industriale confinante.

Permane inoltre l'interesse anche da parte di altri operatori sia all'insediamento industriale nelle aree di FREEeste che alle attività legate alla logistica.

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

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, 167.000 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, tenendo conto delle rispettive specializzazioni funzionali e merceologiche 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.



Interporto di Trieste

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