



**INT** Interporto di Trieste

**Relazione di Sostenibilità 2025**

Lettera agli Stakeholders.....	3
3	
<b>Criteria di redazione della Relazione di Sostenibilità .....</b>	<b>5</b>
<input type="checkbox"/> Finalità del documento.....	6
<input type="checkbox"/> Come è stata redatta la Relazione di Sostenibilità .....	7
<input type="checkbox"/> ESG - Environment, Social, e Governance .....	8
<input type="checkbox"/> SDGs - Sustainable Development Goals.....	9
<input type="checkbox"/> Interporto e gli obiettivi SDGs .....	10
<b>I nostri portatori di interesse .....</b>	<b>11</b>
<input type="checkbox"/> I portatori di interesse(Stakeholder) .....	12
<input type="checkbox"/> Temi di impatto .....	13
<b>Profilo dell'organizzazione .....</b>	<b>14</b>
<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 .....	22-23
<b>La dimensione economica.....</b>	<b>24</b>
<input type="checkbox"/> Highlight economici e finanziari 2025 .....	25
<input type="checkbox"/> Risultati economici e indicatori economici e finanziari 2023-2025 .....	26-27
<input type="checkbox"/> Gli investimenti .....	28
<input type="checkbox"/> I clienti .....	29
<input type="checkbox"/> I nostri servizi .....	30-33



<b>Governance .....</b>	<b>34</b>
<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 e Certificazione AEO .....	39
<b>Social .....</b>	<b>40</b>
<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 .....	49-55
<b>Environment .....</b>	<b>56</b>
<input type="checkbox"/> Impatto ambientale complessivo .....	57
<input type="checkbox"/> Gestione dei rifiuti, consumi di acqua, gas, energia .....	58-59
<input type="checkbox"/> Investimenti per il miglioramento energetico .....	60
<input type="checkbox"/> Impatti ambientali legati alla gestione dell'intermodalità .....	61
<input type="checkbox"/> La flotta Mezzi Aziendali .....	62
<input type="checkbox"/> Sintesi Impatto Ambientale .....	63
<input type="checkbox"/> La gestione degli spazi di Interporto di Trieste .....	64
<b>Le conclusioni e gli obiettivi per il futuro .....</b>	<b>65</b>
<input type="checkbox"/> Conclusioni .....	66
<input type="checkbox"/> Salute e Sicurezza dei lavoratori .....	67
<input type="checkbox"/> Miglioramento organizzativo .....	68
<input type="checkbox"/> Sinergie e accordi strategici: Piattaforma Logistica Regionale .....	69
<input type="checkbox"/> Investimenti strategici .....	70
<input type="checkbox"/> Prospettive di sviluppo del Sistema Logistico Regionale .....	71
<input type="checkbox"/> Prospettive di sviluppo per Interporto di Trieste .....	72
<b>Riferimenti Interporto Trieste .....</b>	<b>73</b>



Lettera  
agli Stakeholders



**Interporto di Trieste S.p.A. sta progressivamente consolidando la consapevolezza del proprio crescente ruolo strategico all'interno del sistema portuale e logistico regionale e riconosce la centralità di una comunicazione trasparente, strutturata e continuativa nei confronti dei propri Stakeholder. In tale prospettiva, la Società ritiene fondamentale condividere obiettivi, valori e impatti generati sul territorio.**



**Presidente e A.D.**  
**Paolo Privilegio**



**Direttore Generale**  
**Oliviero Petz**

La capacità di un'impresa di generare valore non può più essere valutata esclusivamente sulla base dei risultati economici e finanziari conseguiti, ma deve essere misurata anche attraverso gli impatti che essa produce sul piano sociale, ambientale e territoriale. La sostenibilità rappresenta oggi un elemento imprescindibile per orientare le strategie di sviluppo, rafforzare la competitività e creare valore duraturo per tutti gli Stakeholder.

In questo contesto, Interporto Trieste S.p.A. ha confermato anche per il 2025 il proprio impegno a perseguire un modello di crescita responsabile, consapevole del ruolo strategico che la Società svolge all'interno del sistema logistico e infrastrutturale del territorio.

La presente Relazione di Sostenibilità 2025 intende offrire una rappresentazione chiara e trasparente delle attività svolte, dei risultati raggiunti e delle prospettive future, nella convinzione che la condivisione degli obiettivi e dei risultati costituisca un elemento fondamentale nel rapporto con i nostri Stakeholder.

I risultati conseguiti nel corso del periodo di riferimento confermano il valore del percorso intrapreso, basti pensare agli effetti positivi generati sul territorio. Il sistema interportuale contribuisce infatti a migliorare la gestione dei flussi logistici, a ridurre la pressione sul traffico urbano e a sostenere lo sviluppo economico e occupazionale attraverso la presenza di imprese, operatori e attività produttive che generano valore e opportunità per il territorio.

Altrettanto rilevante il contributo fornito alla sostenibilità ambientale attraverso l'integrazione tra trasporto ferroviario, Rete Autostrade del Mare e lo strategico nodo di Ferneti che consente di ridurre significativamente il traffico pesante su strada, con benefici concreti in termini di riduzione delle emissioni e di miglioramento dell'efficienza complessiva del sistema logistico. Si tratta di risultati che testimoniano come l'innovazione dei modelli di trasporto e l'intermodalità possano rappresentare strumenti concreti per accompagnare la transizione verso sistemi più sostenibili.

Le ricadute economiche prodotte dal sistema confermano inoltre il ruolo di Interporto Trieste quale infrastruttura strategica non soltanto per il comparto logistico, ma più in generale per tutto il sistema economico regionale, contribuendo in modo significativo alla crescita, alla competitività e all'attrattività del territorio anche grazie al Punto Franco di San Dorligo della Valle.

Le evidenze illustrate nel presente documento rappresentano il risultato di un percorso costruito nel tempo e reso possibile dall'impegno quotidiano delle persone che operano all'interno della Società e dalla collaborazione con azionisti, istituzioni, operatori e Stakeholder.

Con questa nuova edizione della Relazione di Sostenibilità, Interporto Trieste S.p.A. rinnova la propria volontà di proseguire lungo un percorso fondato su responsabilità, innovazione e sviluppo sostenibile, nella consapevolezza che la creazione di valore debba continuare a essere accompagnata da una costante attenzione alle esigenze del territorio, dell'ambiente e delle comunità di riferimento.



**Direttore Amministrativo**  
**Luca Chiapparino**



**Direttore Commerciale**  
**Fabio Predonzani**

**Il Presidente di Interporto di Trieste**  
**Paolo Privilegio**



# Criteri di Redazione

La creazione di valore rappresenta, per un'azienda, l'esito di un processo strutturato di confronto e interazione, sviluppato sia internamente sia esternamente, con i propri interlocutori e con la collettività nel suo complesso.

La Relazione di Sostenibilità si affianca al Bilancio d'esercizio, ampliandone la capacità informativa e consentendo di evidenziare in modo più completo il contributo dell'azienda al miglioramento delle dimensioni sociali e ambientali.

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".*



La presente Relazione di Sostenibilità illustra le attività svolte e i risultati conseguiti nel corso del 2025 in coerenza con le scelte strategiche adottate dalla Società.

Giunta al suo quarto anno di redazione, la Relazione conferma e rafforza l'impegno di Interporto di Trieste sui temi della sostenibilità, intesa quale leva strategica di sviluppo e valore da promuovere e diffondere. In tale prospettiva, la Società prosegue con rinnovata determinazione nel perseguimento di obiettivi sempre più ambiziosi, in sinergia con gli azionisti, attraverso l'adozione di iniziative e misure volte a rendere ancora più significativo il proprio impatto sul territorio.

Il documento si rivolge a tutti gli Stakeholder: Soci, collaboratori interni ed esterni, clienti, fornitori, Pubblica Amministrazione, istituzioni finanziarie, enti territoriali e comunità locali. In tale ambito, un ruolo centrale è rappresentato dal personale di Interporto di Trieste che, con competenza, impegno e spirito di squadra, hanno contribuito al raggiungimento dei risultati conseguiti e al consolidamento della Società quale punto di riferimento nel sistema logistico regionale e nazionale.

Operando in un contesto in continua evoluzione, Interporto di Trieste affronta le sfide del settore con determinazione, mantenendo saldo l'impegno verso la sostenibilità. In tale direzione si inseriscono gli investimenti in mezzi operativi a ridotto impatto ambientale, nello sviluppo di fonti di energia rinnovabile e nell'adozione di soluzioni che coniugano efficienza operativa e responsabilità ambientale.

Parallelamente, la Società promuove un ambiente di lavoro fondato sulla tutela della salute e sicurezza e sulla valorizzazione delle competenze, nella convinzione che la crescita delle persone rappresenti un fattore imprescindibile per lo sviluppo aziendale.

In prospettiva, Interporto di Trieste conferma il proprio impegno a innovare, investire nel capitale umano e nelle tecnologie e rafforzare ulteriormente il legame con il territorio, con l'obiettivo di sviluppare soluzioni sostenibili, in grado di coniugare progresso, tutela ambientale e attenzione alle persone.

□ La Relazione di Sostenibilità ha quale finalità primaria la rappresentazione dei valori generati e degli impatti prodotti dall'attività aziendale, considerata nella sua complessità, sul contesto territoriale di riferimento.

Rappresenta, uno strumento di rendicontazione delle performance non finanziarie, volto a favorire un dialogo trasparente e costruttivo con i principali Stakeholder, contribuendo al consolidamento dell'identità aziendale e al rafforzamento della reputazione e del profilo etico della Società.

La Relazione rappresenta, altresì, un'importante occasione per valorizzare il legame con il territorio e per affermare il ruolo dell'impresa quale attore responsabile, capace di coniugare il perseguimento dei propri obiettivi economici con la creazione di valore per la collettività e il miglioramento della qualità della vita.

Infine, il documento consente di evidenziare in modo sistematico le iniziative e le azioni intraprese per la riduzione degli impatti ambientali e la promozione di modelli di sviluppo sostenibile.

# Come è stata redatta la Relazione di Sostenibilità

La Relazione di Sostenibilità 2025 di Interporto di Trieste fornisce un'informazione strutturata in merito ai temi ambientali, sociali, quelli attinenti al personale, al rispetto dei diritti umani e alla prevenzione della corruzione, al fine di garantire una rappresentazione completa delle attività svolte, dell'andamento gestionale, dei risultati conseguiti e degli impatti generati dalla Società.

**Il documento è stato redatto in coerenza con i principi e i criteri stabiliti dal Gruppo di Studio per il Bilancio Sociale (GBS) e prevede un'analisi delle performance ESG in relazione agli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (SDGs) dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite, al fine di valutare il grado di allineamento delle strategie aziendali agli standard internazionali di sostenibilità.**

**Le informazioni contenute si riferiscono alle attività svolte dalla Società in Italia nel periodo compreso da gennaio a dicembre 2025 e descrivono in modo trasparente il ruolo e le responsabilità di Interporto di Trieste S.p.A. nei confronti dei propri Stakeholder, attraverso la misurazione dei risultati conseguiti rispetto agli impegni assunti sui temi materiali.**

Il perimetro di rendicontazione del Report coincide con quello della Società.



L'attenzione ai portatori di interesse e al dialogo con le loro istanze è destinata a rafforzarsi progressivamente nel tempo. In tale prospettiva, le future edizioni della Relazione saranno caratterizzate da ulteriori miglioramenti, volti a consolidare un sistema di rendicontazione non finanziaria sempre più evoluto, in grado di misurare con maggiore efficacia i principali impatti quantitativi e qualitativi delle attività aziendali.

Nel corso del 2025 sono state avviate diverse iniziative, alcune delle quali già implementate nel primo trimestre del 2026, finalizzate all'approfondimento e allo sviluppo di tematiche di particolare rilevanza sia per la Società sia per alcuni Stakeholder istituzionali del territorio.

In particolare, tali azioni riguardano il **rafforzamento di un modello di gestione** improntato a criteri manageriali, il **consolidamento del ruolo strategico dell'Interporto all'interno della piattaforma logistica regionale**, lo sviluppo e l'**accrescimento delle competenze del personale**, la costante **attenzione alla salute e sicurezza sul lavoro**, nonché la valutazione degli **impatti economici e sociali generati sul territorio** e il **potenziamento degli investimenti finalizzati alla riduzione degli impatti ambientali**.



La rappresentazione del reale valore delle imprese, attraverso l'approccio ESG, si fonda sull'integrazione tra performance economiche e risultati in ambito ambientale, sociale e di governance.

I criteri *Environmental, Social e Governance* consentono di disporre di una visione complessiva degli impatti generati dall'impresa e del livello di esposizione ai relativi rischi, favorendo una valutazione più completa e strutturata della sostenibilità del modello di business.



**ESG** è l'acronimo di **Environment, Social and Governance**, ossia i tre pilastri della sostenibilità, fondamentali per misurare, valutare e promuovere l'impegno di un'impresa o di un'organizzazione in materia di sviluppo sostenibile.

In tale ambito, i criteri ESG si configurano come un insieme strutturato di parametri cui le imprese devono ispirare le proprie attività operative e gestionali e che sono utilizzati dagli investitori per valutare e selezionare le opportunità di investimento, con l'obiettivo di ottimizzare il profilo di rischio e di integrare, oltre al rendimento economico, anche considerazioni relative all'impatto sociale e ambientale delle attività aziendali, dei prodotti e dei servizi.



In particolare:

- **"E" (Environment):** comprende i criteri ambientali e riguarda la valutazione del comportamento dell'impresa nei confronti dell'ambiente e della gestione degli impatti ambientali delle proprie attività;
- **"S" (Social):** attiene alla dimensione sociale e considera le relazioni dell'impresa con il territorio, il capitale umano, i fornitori, i clienti e le comunità di riferimento;
- **"G" (Governance):** riguarda i modelli di governo societario e i principi di buona gestione, con particolare riferimento alla trasparenza dei processi decisionali, all'equità dei sistemi retributivi, al rispetto dei diritti degli azionisti e alla tutela delle minoranze.



**Nelle pagine successive sono illustrate le attività e i progetti in corso e programmati di Interporto di Trieste S.p.A., unitamente ai relativi impatti nelle dimensioni ambientale, sociale e di governance.**

# SDGs - Sustainable Development Goals

Interporto di Trieste S.p.A. ha redatto il presente Report di Sostenibilità su base volontaria.

Il processo di predisposizione del documento ha coinvolto i Responsabili delle diverse funzioni aziendali, garantendo un approccio partecipato e trasversale alla raccolta e all'analisi delle informazioni. La definizione dei contenuti e la validazione delle tematiche oggetto di rendicontazione sono il risultato di un percorso di condivisione con la Presidenza e le Direzioni aziendali, che ne hanno approvato l'impostazione e i contenuti. Il documento, una volta approvato dal Consiglio di Amministrazione, è pubblicato sul sito di Interporto di Trieste S.p.A., sezione «[Trasparenza](#)».

La presentazione del Report di Sostenibilità 2025 testimonia l'impegno di Interporto di Trieste S.p.A. nel perseguire obiettivi di sostenibilità, tenendo conto degli impatti delle proprie attività sugli Stakeholder secondo le dimensioni ESG. Tale impegno si traduce altresì nel contributo al raggiungimento di alcuni Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (SDGs) definiti dall'Organizzazione delle Nazioni Unite nell'ambito dell'Agenda 2030\*.



Interporto Trieste realizza 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 2025, è risultato che **oltre l'80% dei fornitori è rappresentato da fornitori locali** e quindi gran parte del valore prodotto dalla Società viene redistribuito sul territorio, generando un circolo virtuoso di crescita economica nell'area sulla quale sviluppa le proprie attività.

Sotto il **profilo etico**, Interporto Trieste SpA si è posta l'obiettivo di un **aggiornamento, entro il 2026, 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 di circa 1 MWh**.

Ciò, assieme alla disponibilità di fasci di binari lunghi fino a 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.

## Energia pulita e sostenibile



- Aumentare gradualmente la quota di energia rinnovabile prodotta e utilizzata.

## 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



- Mantenere 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 (*Stakeholder*) i soggetti che intrattengono rapporti con Interporto di Trieste S.p.A., che manifestano attenzione verso le sue attività e che, attraverso un percorso strutturato di confronto e collaborazione, contribuiscono e beneficiano della creazione di valore per il territorio in cui la Società opera.

Con la pubblicazione della presente Relazione di Sostenibilità, la Società si rivolge a tali interlocutori, rendicontando gli impatti generati e illustrando le linee di sviluppo e miglioramento prospettico.

L'approccio adottato, basato sulla misurazione e sulla rappresentazione delle performance non esclusivamente finanziarie, favorisce un dialogo trasparente e costruttivo, orientato alla generazione di valore condiviso e allo sviluppo di nuove progettualità.

Di fianco si riportano i **principali Stakeholder** di riferimento e, successivamente, i **temi materiali oggetto di approfondimento** nella Relazione.



## □ 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

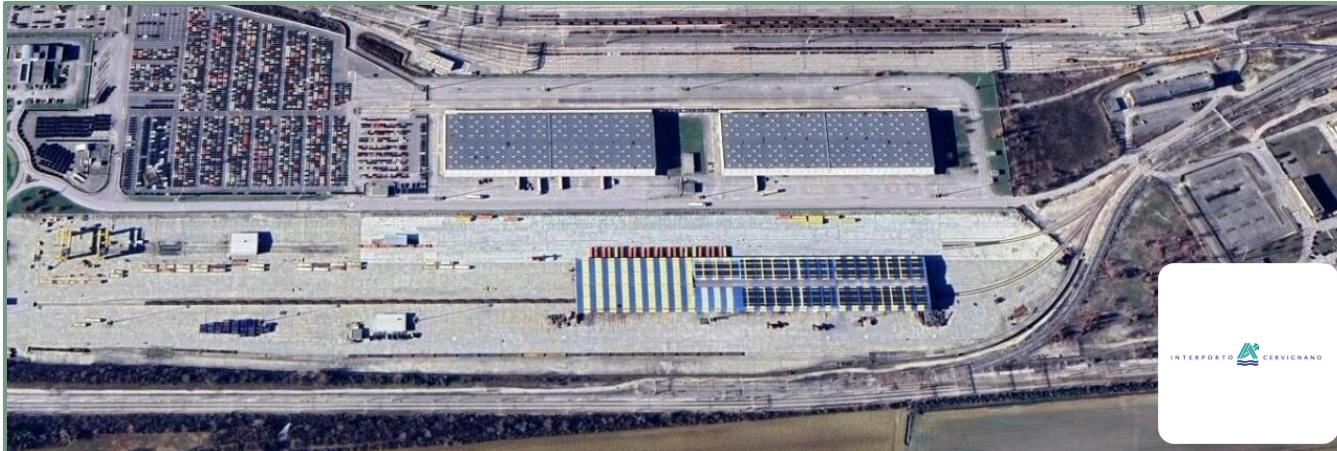
## □ Le Istituzioni bancarie

## □ 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 quartieri fieristici di Interporto di Trieste S.p.A.



# Profilo dell'organizzazione



**Il «Gruppo» (Interporto di Trieste e Interporto di Cervignano) mette a disposizione infrastrutture e servizi innovativi a supporto degli operatori del trasporto nazionale e internazionale, configurandosi altresì come area retroportuale funzionale ai terminal marittimi dei Porti di Trieste e Monfalcone.**

Interporto di Trieste S.p.A. è una società operante nel settore della 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 2017 nel Comune di San Dorligo della Valle.

A decorrere dal 2018, Interporto di Trieste S.p.A. detiene l'83% del capitale sociale di Interporto di Cervignano del Friuli S.p.A.



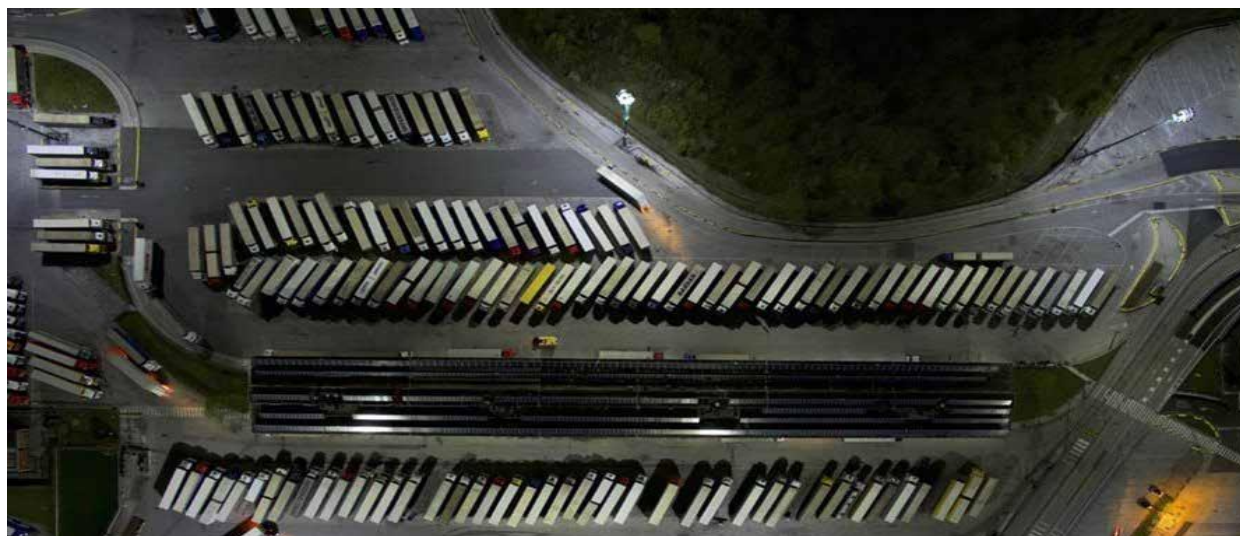
Interporto di Trieste S.p.A. è ubicato in una posizione strategica per la connessione dei flussi merci tra i mercati dell'Europa centro-orientale e il bacino del Mediterraneo.

Accanto ai tradizionali flussi logistici, la Società, sviluppando attività di retroportualità a supporto dei Porti di Trieste e Monfalcone e beneficiando del regime di "Punto Franco", si propone come nodo logistico in grado di intercettare anche i traffici provenienti dall'Estremo Oriente asiatico e destinati ai mercati europei o ad altre destinazioni internazionali.

Nel secondo dopoguerra, la linea di confine tra Italia e Jugoslavia ha rappresentato una netta demarcazione, spesso indicata con l'espressione "Cortina di Ferro", a evidenziare le significative difficoltà nei rapporti commerciali tra due realtà profondamente differenti del continente europeo.

Per un lungo periodo, tale confine non ha costituito soltanto una separazione tra Stati, ma anche una barriera tra sistemi politici, economici e sociali profondamente eterogenei. A partire dagli anni Settanta, la situazione ha progressivamente iniziato ad evolversi, favorendo lo sviluppo di crescenti flussi commerciali e turistici che hanno progressivamente messo in evidenza l'inadeguatezza delle infrastrutture di confine esistenti.

In tale contesto, anche in considerazione del significativo sviluppo della motorizzazione e dell'incremento dei traffici sia merci sia passeggeri, è emersa l'esigenza di una più efficace regolamentazione dei flussi, sia a livello nazionale sia internazionale.



Una soluzione funzionale al conseguimento di tali obiettivi è stata individuata nella realizzazione di specifiche infrastrutture, denominate autoporti, da localizzare in prossimità dei principali centri urbani e delle aree di confine.

- ❑ **Gli autoporti cittadini** erano destinati all'accoglienza dei mezzi di trasporto di grandi dimensioni, allo scarico delle merci e al successivo smistamento verso le aree cittadine, mediante l'impiego di veicoli di dimensioni ridotte, maggiormente idonei alla circolazione urbana.
- ❑ **Gli autoporti confinari**, invece, erano concepiti per ricevere i mezzi pesanti impiegati sulle direttrici internazionali, con l'obiettivo di razionalizzarne i flussi e agevolarne l'instradamento verso le rispettive destinazioni finali.

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

- ❖ Nel **1972** viene costituito il “Consorzio per la costruzione e gestione dell'Autoporto di Ferneti”, mentre la prima area autoportuale entra in esercizio nel 1978. **Nel 1982 si conclude la fase realizzativa** e la struttura viene completata, con la successiva **costituzione della “Gestione Autoporto Ferneti S.p.A.”**.
- ❖ Gli **anni Ottanta e Novanta** sono caratterizzati da una significativa e costante crescita delle attività, strettamente connessa allo sviluppo del Porto di Trieste, che si distingue, rispetto ad altri scali italiani, per una forte vocazione internazionale rivolta ai mercati europei e oltremare. In tale periodo, la funzione autoportuale è prevalentemente svolta dalle infrastrutture di confine, che mantengono un ruolo centrale fino a quando le frontiere rappresentano un effettivo elemento di separazione tra i diversi Paesi. Con il progressivo superamento delle barriere determinate dagli eventi del XX secolo, si assiste a una graduale apertura dei confini, inizialmente con l'Austria (1995) e successivamente con la Slovenia (2004), divenuta nel frattempo Stato indipendente a seguito della dissoluzione della Jugoslavia.
- ❖ Gli **anni Novanta** segnano una svolta strategica, con il passaggio da una configurazione prevalentemente monomodale, basata sul trasporto su strada, a un modello plurimodale, con crescente attenzione al trasporto ferroviario e alle attività logistiche integrate. In tale contesto, la vicinanza con la stazione ferroviaria di Villa Opicina, situata sull'asse di confine tra Italia e Slovenia, favorisce ulteriormente lo sviluppo della funzione intermodale. **Si consolida così il processo di trasformazione da Autoporto a Interporto**, accompagnato dal rafforzamento dei collegamenti con il Porto di Trieste e dallo sviluppo dei traffici internazionali, con particolare riferimento alle direttrici verso la Turchia, per le quali Ferneti assume un ruolo strategico di snodo nella razionalizzazione dei flussi logistici verso lo scalo marittimo
- ❖ Gli **anni Duemila** sono caratterizzati da un **ulteriore consolidamento delle attività**, anche attraverso la sinergia con il Porto di Trieste, come testimoniato dal progetto “FERNET”, finalizzato a integrare le funzioni del sistema porto-interporto e a rafforzare il sistema logistico regionale.
- ❖ Nel **2015** la Società assume la denominazione di “**Interporto di Trieste S.p.A.**”, in coerenza con l'evoluzione intermodale delle proprie attività. Nel dicembre **2017** viene perfezionata **l'acquisizione di terreni e magazzini dal gruppo Wärtsilä** nell'area di Bagnoli della Rosandra, per una superficie complessiva di circa 240.000 mq e un investimento superiore a 21 milioni di euro. L'area, operativa dal giugno 2018, ottiene nel **gennaio 2019 il riconoscimento del regime di Punto Franco**, con significative prospettive di sviluppo a beneficio del territorio.
- ❖ Nel dicembre **2018** la Società acquisisce il **controllo di Interporto di Cervignano del Friuli S.p.A.**, nell'ambito di un più ampio processo di integrazione e coordinamento della retroportualità regionale, volto a rafforzare il sistema logistico del Friuli Venezia Giulia quale piattaforma strategica nei flussi nord-sud ed est-ovest.
- ❖ Nel **2019** viene **attivato il regime di Punto Franco Internazionale nell'area FREEeste**, con un ampliamento della superficie operativa di 30.000 mq e l'incremento delle coperture disponibili per 2.500 mq.
- ❖ Nel **settembre 2021 le attività di attrazione degli investimenti industriali portano alla sottoscrizione di un accordo con BAT** (British American Tobacco) per la realizzazione di uno stabilimento produttivo e di un magazzino dedicato, successivamente completati nel biennio 2022–2023.
- ❖ Nel **biennio 2023/24** vengono realizzati un nuovo raccordo ferroviario a servizio del terminal FREEeste, ulteriori ampliamenti dello stabilimento BAT, funzionali all'incremento della capacità produttiva e all'attivazione di nuove linee di produzione e, **a fine 2025**, definite le fasi per **l'insediamento di una seconda attività industriale** entro il 2026.

## 1972

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

## 1978

Entrata in funzione della prima area autoportuale

## 1982

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

## 1997

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

## 2004

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

## 2010

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



## 2015

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

## 2017

Acquisizione dei terreni e magazzini ex Wärtsilä a Bagnoli della Rosandra

## 2018

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

## 2019

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

## 2022-23

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

## 2024-25

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*)

Avvio iter nuovo insediamento industriale in P.F.

# La Visione Aziendale

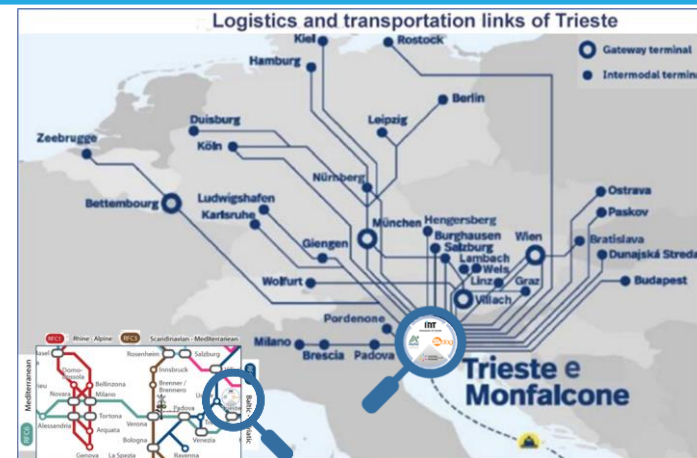


Il Gruppo Interporto di Trieste, in virtù del ruolo crescente assunto nel contesto territoriale, intende consolidare una posizione centrale all'interno della Piattaforma Logistica Regionale, quale area retroportuale di riferimento per i Porti di Trieste e Monfalcone. In tale ambito, il Gruppo si configura come nodo strategico per i flussi di merci provenienti o destinati ai Paesi del Far East e al bacino del Mediterraneo, attraverso il sistema dei porti del Nord Adriatico, nonché verso i mercati di Italia, Austria, Baviera e dell'Europa centro-orientale.

La rete logistica si estende altresì verso il versante tirrenico e altre aree del territorio nazionale, garantendo un'efficiente distribuzione delle merci mediante l'integrazione delle modalità di trasporto stradale e ferroviario.

Consapevole della propria posizione geo-strategica lungo il corridoio TEN-T, il Gruppo intende cogliere le opportunità derivanti dal suo sviluppo attraverso un percorso di progressiva apertura e integrazione.

In tale prospettiva, la Società promuove la definizione di accordi, alleanze strategiche e partnership, finalizzati a sviluppare sinergie con i principali operatori e gestori di infrastrutture logistiche a livello nazionale ed europeo, nonché con primarie imprese attive nei diversi segmenti 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 hanno supportato il progetto, sottoscrivendo l'aumento di capitale della Società, al fine di assicurare il coordinamento e il potenziamento delle infrastrutture logistiche regionali come previsto dalla L.R. 31/2017.

**L'Azienda per dare piena attuazione a progetti di trasformazione industriale nell'area "FREEeste" presso l'unità locale di Bagnoli della Rosandra sta realizzando nuovi investimenti** destinati all'area in Punto Franco Internazionale, unica in Europa che gestirà operazioni di import ed export con manipolazione e stoccaggio delle merci in regime extra doganale.

In termini di impatti, tale ruolo determina rilevanti ricadute sul piano occupazionale ed economico. Oltre all'insediamento di B.A.T., nel 2025 è stato avviato l'iter finalizzato all'insediamento di Shindan S.p.A., joint venture tra Danieli S.p.A. e la società giapponese Shinagawa. **Tali iniziative** contribuiscono al rafforzamento della competitività territoriale e **consolidano ulteriormente la funzione dell'Interporto quale infrastruttura strategica a supporto dello sviluppo economico e sociale del territorio.**

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

### Lo sviluppo del Polo Logistico Regionale



**Friulia S.p.A. in base alle previsioni dalla L.R. 31/2017, a dicembre 2018, ha conferito la partecipazione della controllata Interporto di Cervignano del Friuli S.p.A. ad Interporto di Trieste.**

Questa operazione ha rappresentato 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.

**Nel 2025 gli interporti regionali, oltre a sviluppare il loro business tradizionale, hanno rafforzato il proprio ruolo di retroporto, ovvero quello di piattaforme strategiche attive al servizio del sistema portuale. In tale ambito, si rileva il crescente impegno nello sviluppo della logistica ferroviaria e intermodale e, nel caso dell'Interporto di Trieste, l'evoluzione di FREEeste in un hub logistico-industriale integrato.**



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

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



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

## ❑ Servizi doganali ed interportuali

L'Azienda ospita al proprio interno una pluralità di soggetti e servizi a supporto del traffico internazionale delle merci, tra cui gli Uffici dell'Agenzia delle Dogane e della Guardia di Finanza. Sono inoltre presenti servizi di natura commerciale e di supporto operativo, quali aree di ristorazione (bar e self-service), punto vendita alimentare, tabacchi, esercizi commerciali, distributore di carburante, officina specializzata e servizio di assistenza pneumatici. A tali attività si affiancano i servizi erogati dalle case di spedizione, nonché dagli operatori del trasporto e dell'assistenza al traffico internazionale, contribuendo a configurare un sistema integrato a supporto della logistica.

### Assistenza Doganale

Le realtà insediate presso l'Interporto di Trieste – tra cui gli Uffici dell'Agenzia delle Dogane, la Guardia di Finanza e oltre 40 aziende operanti nei settori delle spedizioni, del trasporto e dei servizi di assistenza al traffico internazionale – garantiscono un'ampia gamma di prestazioni a supporto delle operazioni doganali e logistiche. In particolare, sono assicurati i seguenti servizi:

- gestione delle operazioni di importazione di merci provenienti da Paesi extra UE, con possibilità di differimento fino a 180 giorni del pagamento dei dazi doganali e dell'IVA;
- effettuazione di operazioni di importazione mediante l'utilizzo del regime del Deposito IVA, ai sensi del D.L. 331/1997;
- assistenza alle operazioni di transito comunitario;
- gestione delle operazioni di sdoganamento verso Paesi extra UE.

## ❑ Logistica e servizi intermodali

La Società opera direttamente nel settore della logistica, offrendo al mercato servizi di movimentazione, deposito e magazzinaggio a favore di imprese locali, nazionali e internazionali. In coerenza con la crescente vocazione retroportuale, l'Azienda gestisce altresì servizi connessi all'intermodalità, contribuendo all'integrazione delle diverse modalità di trasporto.

### Logistica

Le attività logistiche svolte comprendono:

- ricevimento, stoccaggio e rispedizione delle merci;
- preparazione delle spedizioni mediante operazioni di picking;
- imballaggio;
- riconfezionamento ed etichettatura;
- pallettizzazione, con eventuale filmatura mediante rivestimento estensibile;
- consolidamento e deconsolidamento di carichi groupage.

### Intermodalità

La posizione geo-strategica e la qualità delle infrastrutture consentono a Interporto di Trieste di disporre di un sistema multimodale efficiente, basato sull'integrazione delle modalità di trasporto su gomma, ferrovia e via marittima. Tale configurazione garantisce un collegamento diretto tra la rete autostradale, l'infrastruttura ferroviaria – connessa al terminal – e il vicino Porto di Trieste, favorendo un interscambio fluido e integrato e rafforzando la vocazione retroportuale della Società.

# 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

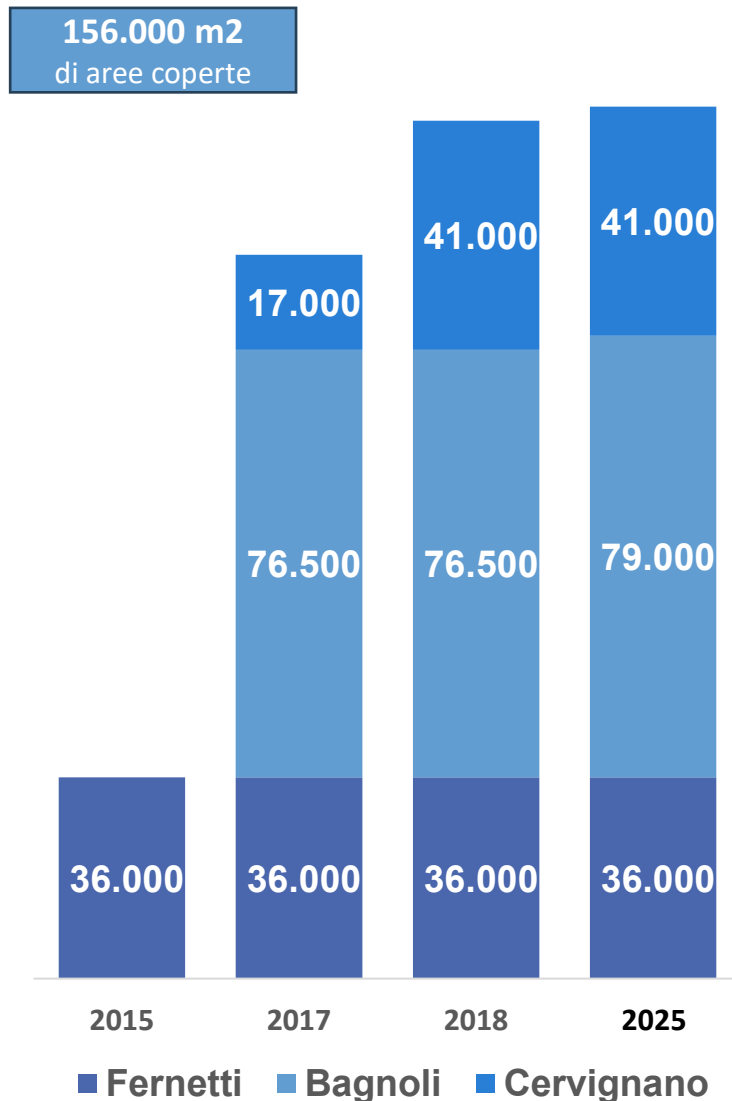
**156.000 m2**  
di aree coperte

## Infrastrutture Gruppo Interporto di Trieste S.p.A. – 2025

«Gruppo» 	Ferneti	Bagnoli della Rosandra	Cervignano del Friuli	Totale complessivo
<b>Superficie totale (mq)</b>	232.000	266.000	460.000	<b>958.000</b>
<b>Piazzali operativi (mq)</b>	50.000	84.000	160.000	<b>294.000</b>
<b>Piazzale di sosta veicoli (mq)</b>	80.000	13.000	67.000	<b>160.000</b>
<b>Fasci di binari (N° binari*m)</b>	3*450m + 3*>450m	2*450m + 1*750m	2*450m + 6*750m	<b>10*450m + 7*750m</b>
<b>Magazzini (mq)</b>	33.000	76.500	24.000	<b>133.500</b>
<b>Tettoia (mq)</b>	3.000	2.500	17.000	<b>22.500</b>

# Strutture Intermodali del Gruppo

## Evoluzione aree coperte (mq)



## Strutture Intermodali

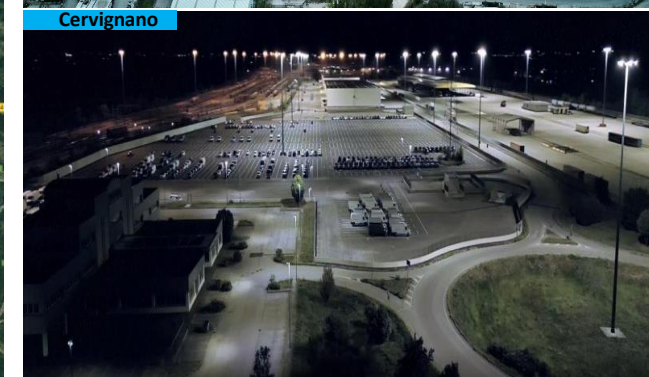
La sede interportuale di Ferneti, è dotata di un doppio raccordo ferroviario - a piazzale e a banchina - collegato alla stazione di Villa Opicina, connessa al Porto di Trieste e alla Stazione di Sezana, con la possibilità di raggiungere la Slovenia e l'Europa dell'Est.

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

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



958.000 m<sup>2</sup>  
di superficie totale



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

# La dimensione economica

## 1,2 Milioni di euro

RISULTATO NETTO D'ESERCIZIO

## 5,2 Milioni di euro

EBITDA

## 10,0 Milioni di euro

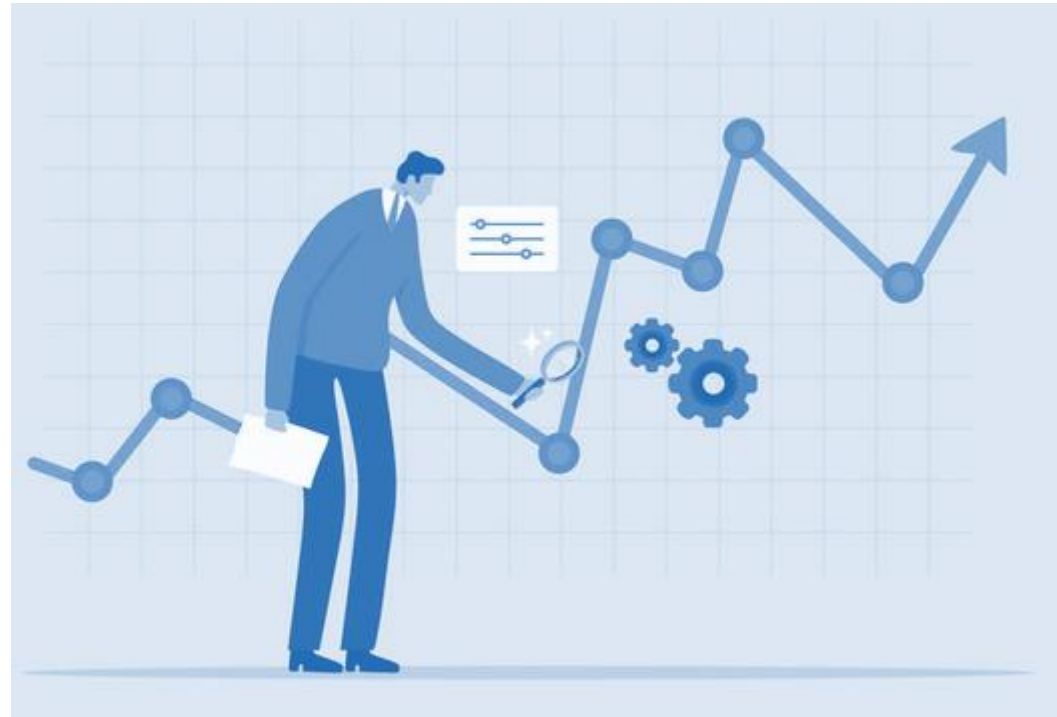
POSIZIONE FINANZIARIA NETTA

## 51,3%

DEL VALORE AGGIUNTO GLOBALE LORDO DESTINATO  
ALLA COPERTURA DEGLI INVESTIMENTI

## 3,6 Milioni di euro

INVESTIMENTI COMPLESSIVI, DI CUI 2,3 MILIONI  
DESTINATI ALLO SVILUPPO INDUSTRIALE



La creazione di valore è strettamente connessa al perseguimento della sostenibilità economico-finanziaria, presupposto imprescindibile per uno sviluppo aziendale solido e duraturo nel tempo.

La responsabilità economica costituisce, infatti, il fondamento dell'attività d'impresa: l'adozione di modelli gestionali orientati all'efficienza e all'efficacia rappresenta un elemento essenziale anche per le organizzazioni impegnate nella generazione di impatti positivi in ambito sociale e ambientale.

In tale prospettiva, la strategia di Interporto di Trieste si è progressivamente orientata verso una crescente integrazione tra performance economico-finanziarie e risultati socio-ambientali, in un'ottica di sviluppo sostenibile di medio-lungo periodo.

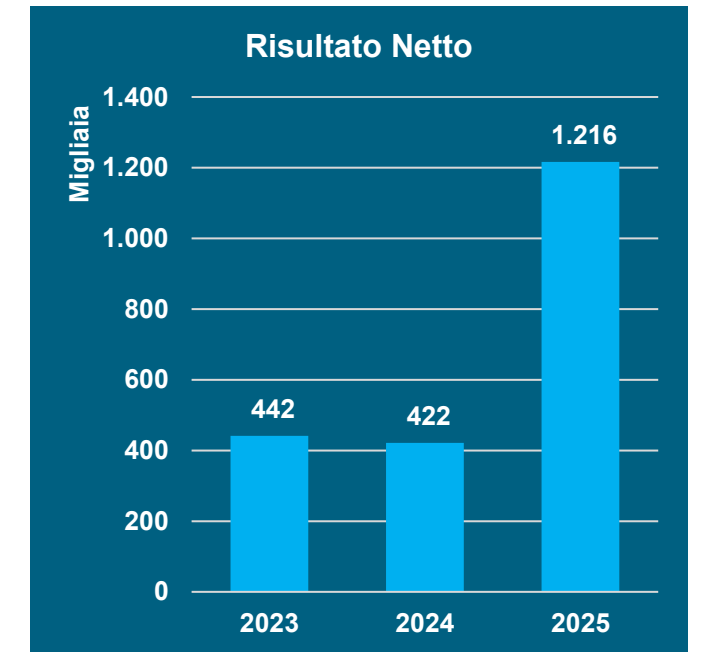
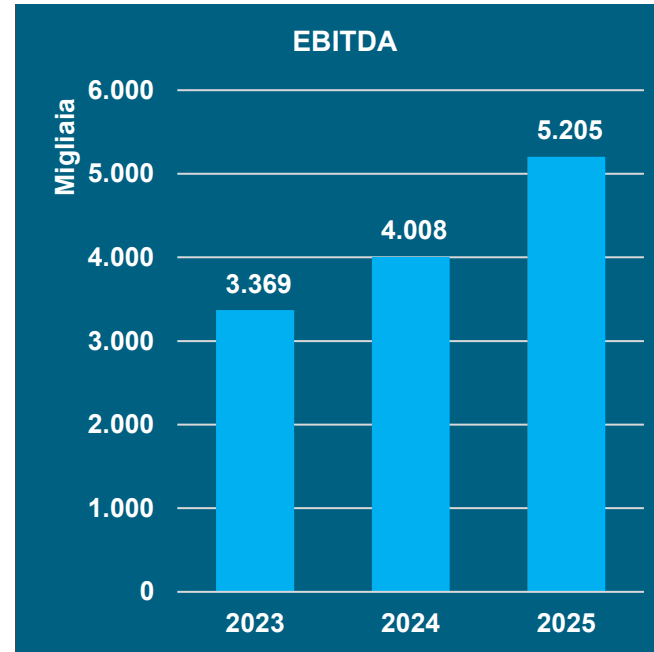
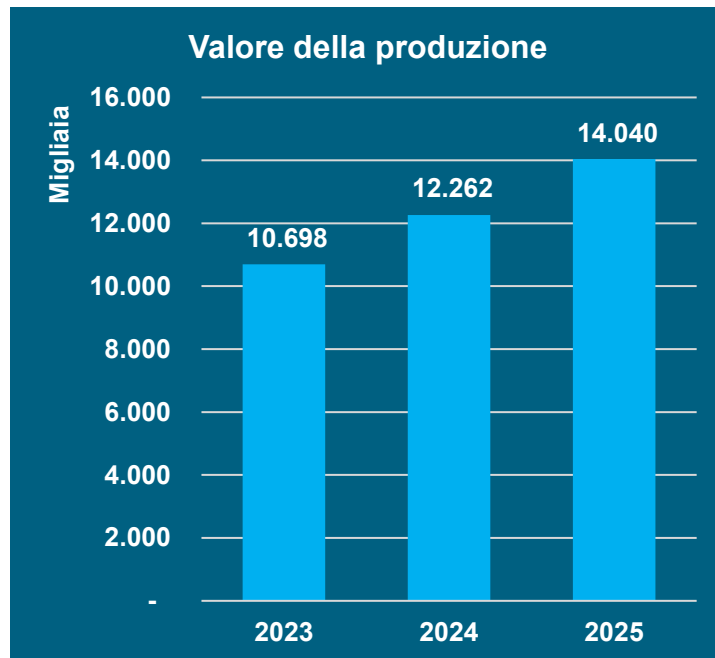
Alla luce di quanto sopra, si ritiene opportuno fornire una rappresentazione sintetica e trasparente delle principali performance economiche e finanziarie conseguite dalla Società.

# Risultati economici Interporto di Trieste

La capacità di Interporto Trieste di generare valore economico contribuisce in modo significativo alla sua distribuzione sull'intero territorio di riferimento, evidenziando l'impegno della Società a sostegno dell'economia locale e del suo sviluppo sostenibile.

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	2023	2024	2025
Valore della Produzione	10.698.184	12.262.193	14.039.917
Valore Aggiunto	6.094.141	6.900.276	8.582.152
<b>EBITDA</b>	<b>3.369.475</b>	<b>4.007.527</b>	<b>5.205.463</b>
EBIT	989.887	1.061.598	2.014.163
EBT	545.529	633.811	1.772.003
<b>Risultato Netto</b>	<b>441.502</b>	<b>421.656</b>	<b>1.216.281</b>



## STATO PATRIMONIALE SINTETICO FUNZIONALE (€/000)

Anno	2023	2024	2025
Capitale Circolante Netto	(18.975)	(16.059)	(16.526)
Attività Immobilizzate Nette	62.599	61.513	61.082
<b>Capitale Investito Netto</b>	<b>43.623</b>	<b>45.453</b>	<b>44.558</b>
Posizione Finanziaria Netta	10.740	12.149	10.037
Totale Mezzi Propri	32.883	33.305	34.521
<b>Totale Fonti</b>	<b>43.623</b>	<b>45.453</b>	<b>44.558</b>

## INDICATORI ECONOMICI E FINANZIARI

Anno	2023	2024	2025
ROE (%)	1,34	1,27	3,52
ROI (%)	2,09	2,24	4,29
ROS (%)	9,25	8,66	14,35
EBITDA Margin (%)	31,50	32,68	37,08
PFN/EBITDA	3,19	3,03	1,93

*ROE: rappresenta la redditività del capitale proprio*

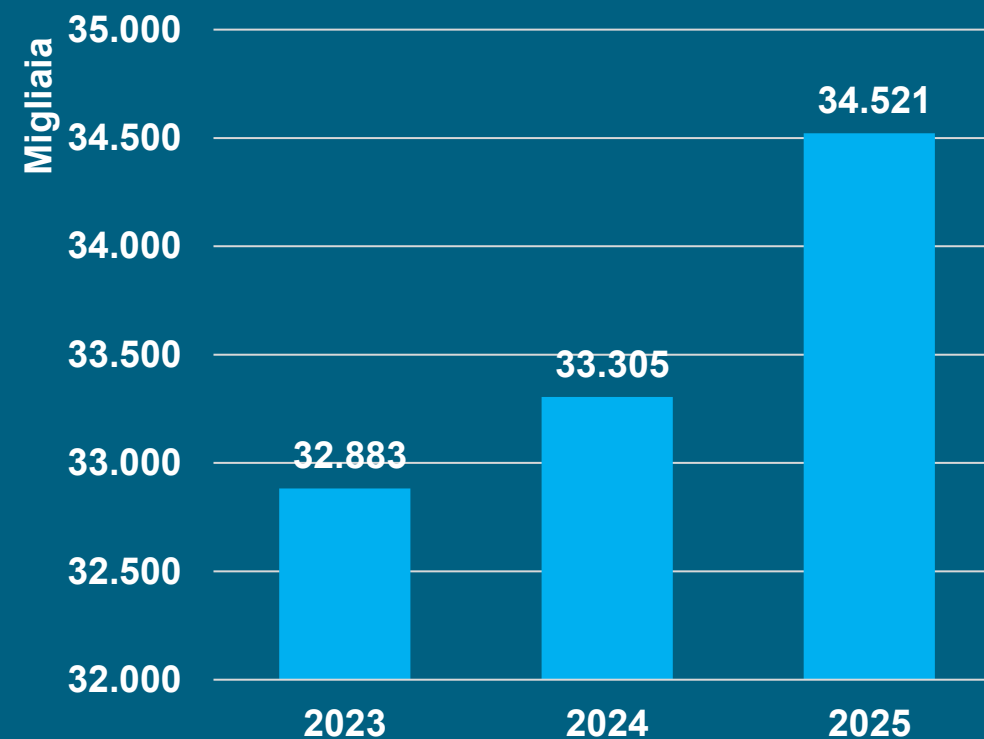
*ROI: valuta la redditività del capitale investito*

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

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

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

## Patrimonio Netto



Per maggiori dettagli si rimanda alla lettura del Bilancio d'esercizio 2025 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

Lo sviluppo di una politica degli investimenti ambiziosa e concreta richiede una solida capacità di gestione economica e finanziaria, condizione imprescindibile per l'accesso a nuove risorse, sia proprie sia di terzi. **Come mai in passato, nel 2025 l'utile aziendale è risultato estremamente positivo ed è stato integralmente destinato al rafforzamento del Patrimonio Netto.**

La crescita e il miglioramento dei servizi, in coerenza con l'evoluzione tecnologica, comportano investimenti costanti in nuove infrastrutture e la salvaguardia del valore del capitale produttivo a disposizione dell'Azienda. Tale approccio consente di accrescere il patrimonio infrastrutturale a servizio del territorio, generando al contempo nuove opportunità di sviluppo economico e occupazionale.



## INVESTIMENTI REALIZZATI NEL TRIENNIO 2022 – 2024 (Dati in M€)

Anno	2023	%	2024	%	2025	%	Tot.	%
Sviluppo industriale	11,5	95	1,8	70	2,3	64	15,6	86
Inv.ti di mantenimento	0,6	5	0,7	30	1,3	36	2,6	14
<b>Totale investimenti</b>	<b>12,1</b>	<b>100</b>	<b>2,5</b>	<b>100</b>	<b>3,6</b>	<b>100</b>	<b>18,2</b>	<b>100</b>

L'importo degli investimenti complessivi realizzati da Interporto di Trieste nel triennio si attesta a ca. **18,2 Milioni di euro** e sono riferibili a:

- ✓ sviluppo infrastrutture e impianti dell'Area Bagnoli destinati alla logistica e alle attività di completamento industriale in regime di punto franco (14,1 M€)
- ✓ nuovi mezzi di sollevamento e potenziamento dei sistemi I.C.T. (1,5 M€)
- ✓ investimenti di mantenimento delle strutture, in particolare a Ferneti (2,6 M€)

Nel periodo 2017-2025 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;
- ❑ Investimenti di mantenimento delle strutture interportuali.

**Nel periodo 2023-2025 sono stati realizzati investimenti per complessivi 18,2 Milioni di Euro di cui:**

- l'86% principalmente legati allo sviluppo industriale dell'Area Bagnoli sia per finalità logistiche ed interportuali che per agevolare le attività di trasformazione industriale (B.A.T.) svolte in regime di punto franco;
- il 14% al mantenimento delle strutture esistenti, in particolare a Ferneti.



72%



DEI SERVIZI EROGATI AD AZIENDE DEL TERRITORIO

210

CLIENTI ATTIVI

275

TRENI TERMINALIZZATI

395.334 t

TONNELLATE DI MERCE MANIPOLATA

22.085

TEU MOVIMENTATI

114.447

TICKETS CORRISPOSTI

Interporto di Trieste dedica la massima attenzione alla gestione dei rapporti con la propria clientela, nella consapevolezza che il miglioramento continuo della qualità dei servizi, nelle sue componenti sia tangibili sia intangibili, rappresenta un elemento strategico fondamentale. Tale impegno si traduce nella cura di ogni fase del processo, dall'erogazione del servizio alle successive attività di assistenza e supporto.

In un'ottica prospettica e in considerazione del processo di integrazione logistica in atto nel territorio regionale, la Società pone particolare attenzione all'innovazione dei propri processi operativi, promuovendo il coinvolgimento costante della clientela quale elemento centrale per l'evoluzione e il miglioramento dell'offerta di servizi.

L'Azienda assicura la massima trasparenza nella condivisione delle informazioni, nel pieno rispetto delle disposizioni normative vigenti e garantendone la facile accessibilità da parte della clientela.

Si impegna, inoltre, a instaurare un rapporto di comunicazione corretto e trasparente, evitando qualsiasi pratica ingannevole, fuorviante, fraudolenta o iniqua, nonché forme di comunicazione non chiare o ambigue, ivi compresa l'omissione di informazioni rilevanti.



# 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, in accordo con l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, gestisce tramite un'unica piattaforma informatica il traffico dei mezzi pesanti destinati all'imbarco sulle navi in partenza dal Porto di Trieste con destinazione Turchia, operando quale gate retroportuale.

Per tali flussi è messa a disposizione un'area di sosta attrezzata, dotata di servizio di sorveglianza continuativo 24 ore su 24.

Analoghi servizi sono altresì garantiti alla molteplicità di mezzi pesanti in transito e in sosta presso l'area di Ferneti, provenienti da diverse destinazioni internazionali.

Nel complesso la somma dei **ricavi delle vendite e prestazioni** realizzati nel 2025 raggiunge l'importo di **12,4 Milioni di Euro**.

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

**57%**

**SERVIZI LOGISTICI**

**28%**

**IMPORTI PAGATI DALLE  
AZIENDE INSEDIATE**

(affitti, utenze, servizi, etc.)

**15%**

**TICKET CORRISPOSTI**

dai camion in  
transito

La crescente rilevanza della funzione logistica di Interporto di Trieste è strettamente connessa all'incremento dei traffici commerciali nella Regione Friuli Venezia Giulia.

Tale dinamica è sostenuta dall'espansione del Porto di Trieste, che ha determinato un aumento della domanda di servizi di magazzinaggio e logistica, rafforzando conseguentemente l'esigenza di una funzione retroportuale strutturata ed efficiente.



Considerando la provenienza geografica della clientela, circa il 68% dei ricavi deriva da prestazioni erogate ad aziende della provincia di Trieste, dato significativo anche in relazione all'incidenza del principale cliente B.A.T., che rappresenta il 41% del totale.

Ulteriori elementi utili a comprendere la dimensione produttiva di Interporto di Trieste possono essere desunti dall'analisi di alcune statistiche riferite alla sede di Ferneti e, ove pertinente, 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 2024-25 a ca. 250-275 unità a causa dei lavori di manutenzione sulla rete ferroviaria Austriaca e calo dei volumi automotive a seguito della 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.



- **containers lavorati e TEU<sup>1</sup> movimentati**, sempre nel 2025 nell'Interporto sono stati lavorati 5.636 container (35% a Ferneti e 65% a Bagnoli della Rosandra). Nel medesimo anno, i TEU movimentati si sono attestati a 22.085.
- **camion transitati**, il numero di passaggi "onerosi" (con relativo pagamento del ticket) di camion registrati nel 2025 è stato pari a 114.447, in lieve calo (-1,2%) rispetto al valore del 2024 e rispetto ai valori del 2021 (ca.-20%).

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.



- **tonnellate di merce manipolata**, al 31.12.2025 sono pari a 395.334 tonnellate di cui il 24% presso la sede di Ferneti e il 76% nell'area di Bagnoli della Rosandra.

Le operazioni di handling e warehousing hanno visto un incremento nel 2025 riconducibile alla maggiore disponibilità di aree - conseguente alla precedente acquisizione del compendio di San Dorligo della Valle - e crescente operatività dell'area logistica.

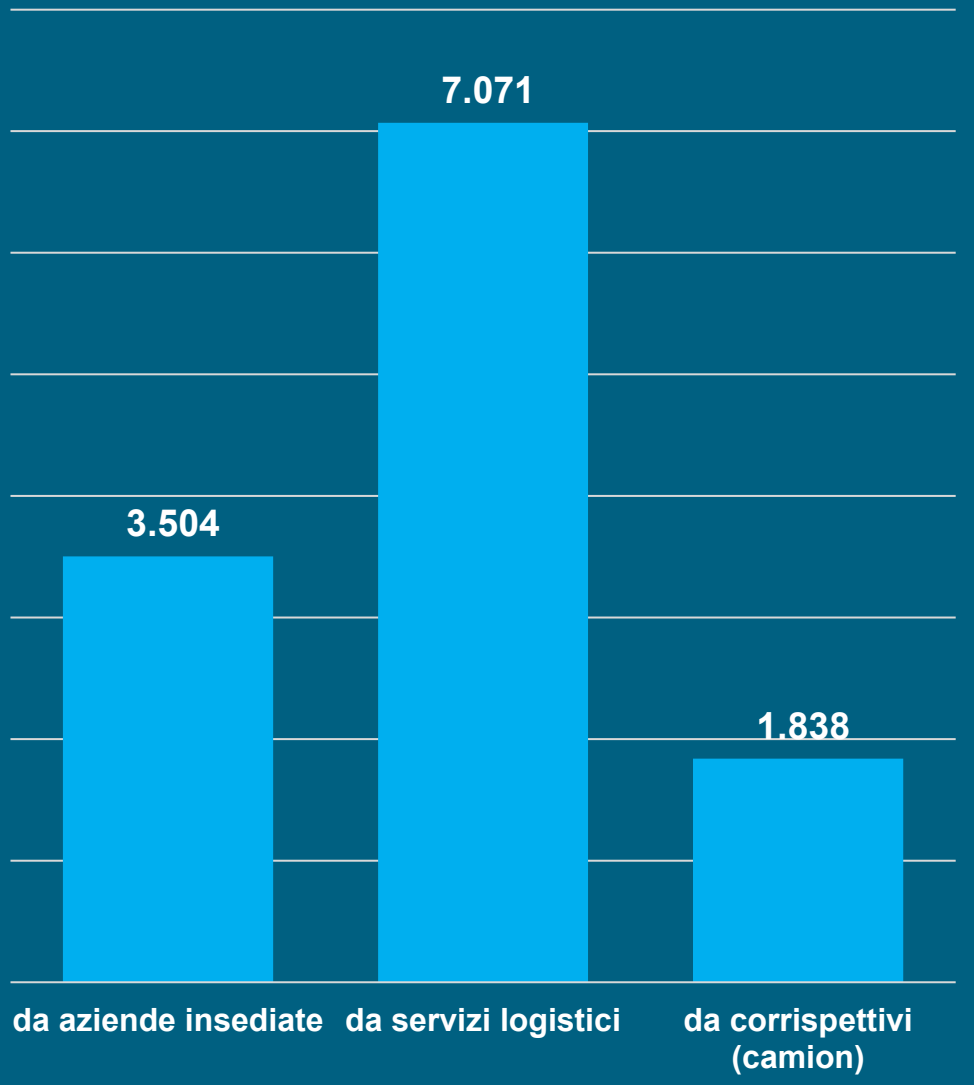
## MERCI MANIPOLATE\* NEL 2025

Merci	000/ton	%
Prodotti siderurgici	52	13,2
Metalli ferrosi e non	79	20,1
Prodotti forestali	69	17,4
Spare parts	46	11,6
Macchinari	12	3,0
Coloniali	4	1,1
Altri	134	33,8
<b>Totale</b>	<b>395</b>	<b>100</b>

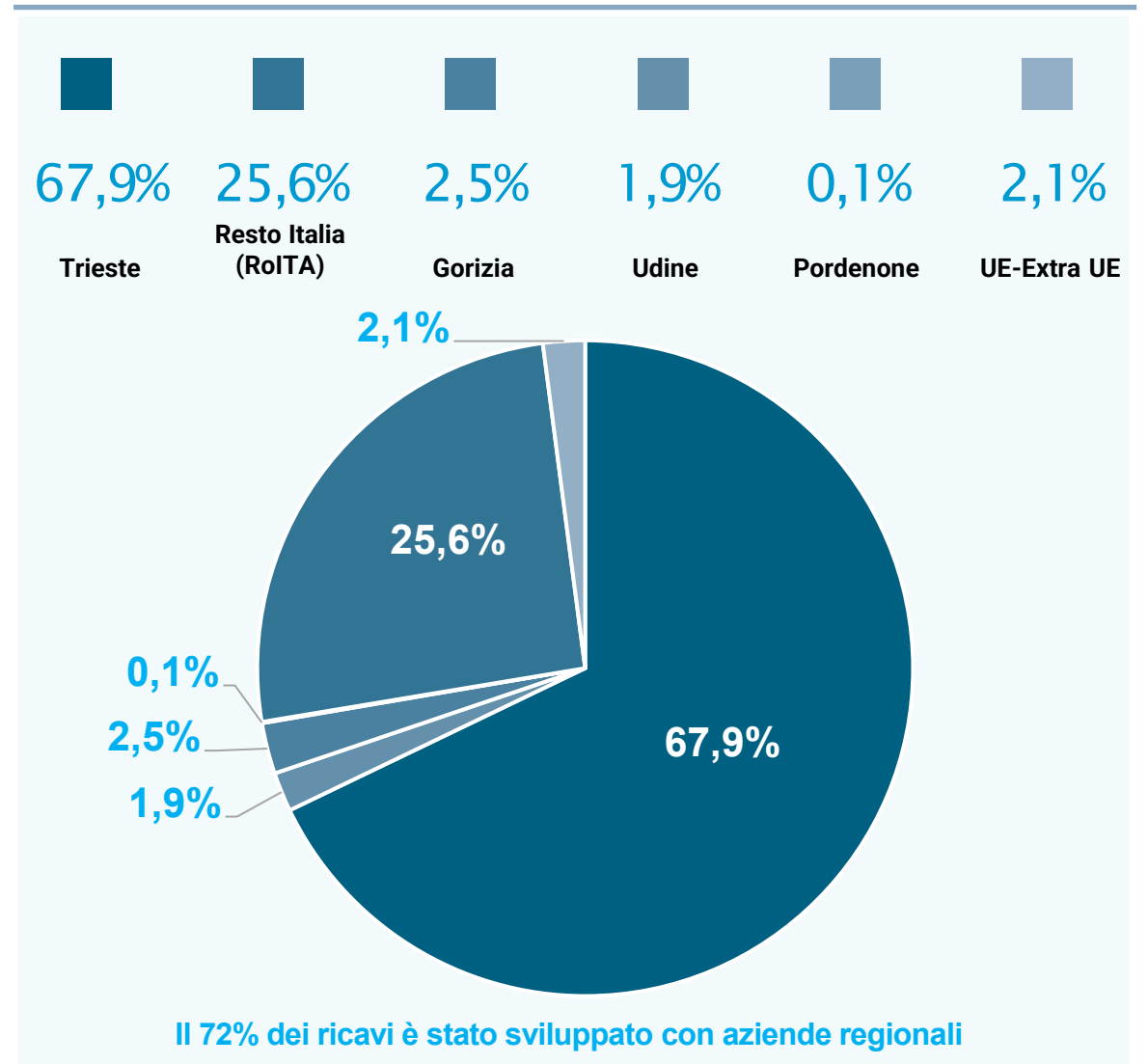
\* Per manipolazione si intendono le operazioni di movimentazione (carico e scarico) e stoccaggio della merce oltre agli eventuali servizi accessori

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

Ricavi dei servizi per tipologia - 2025 (€/000)

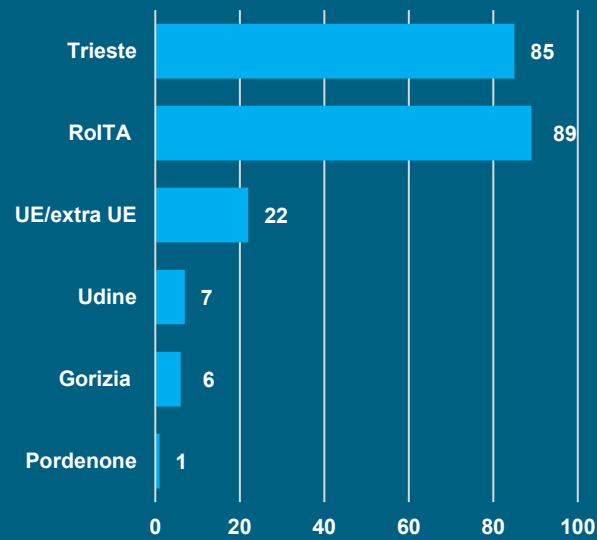


Ricavi per zona geografica – 2025 (%)

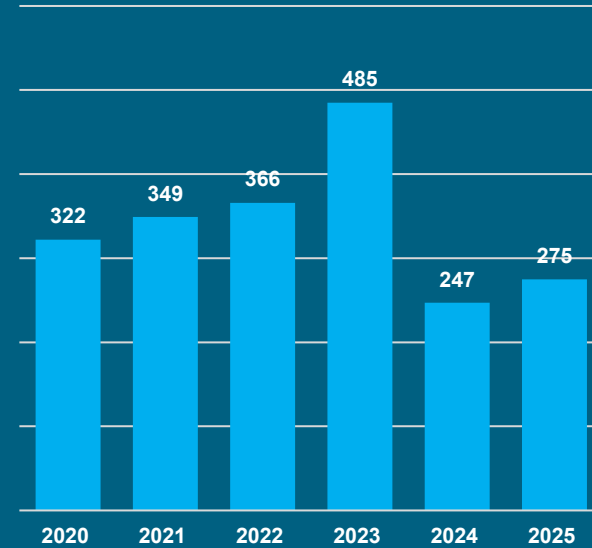


# I nostri Servizi: Statistiche

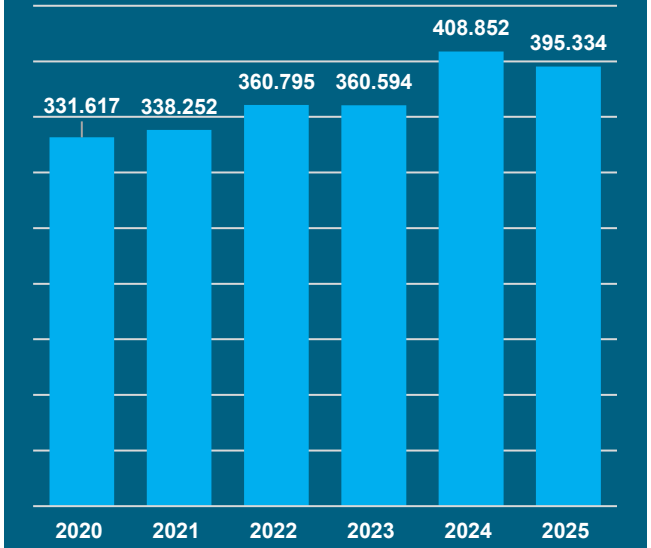
## Numero clienti servizi per zona Geografica



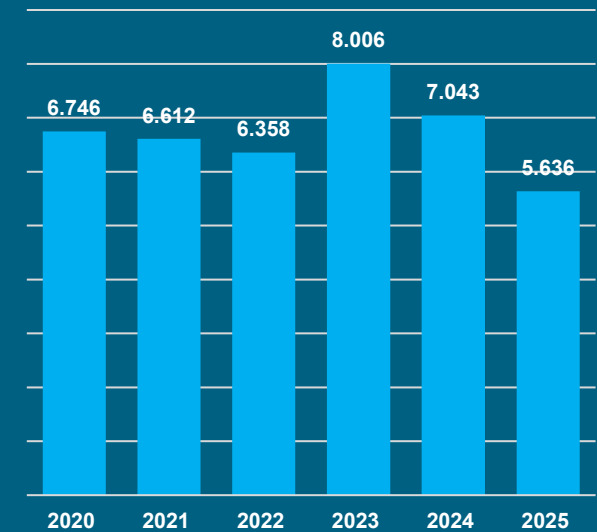
## Numero treni movimentati



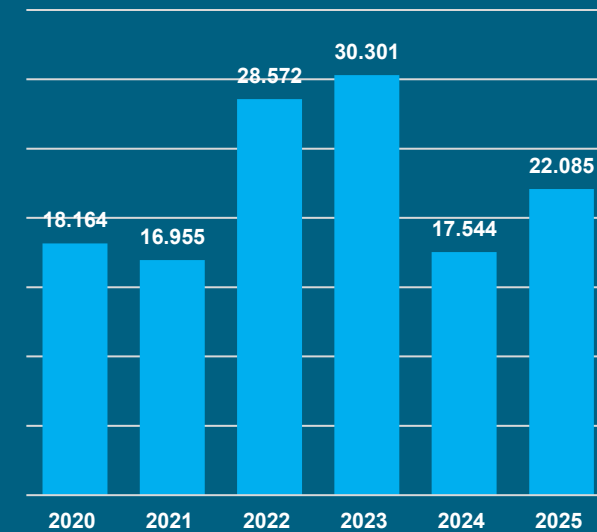
## Tonnellate manipolate



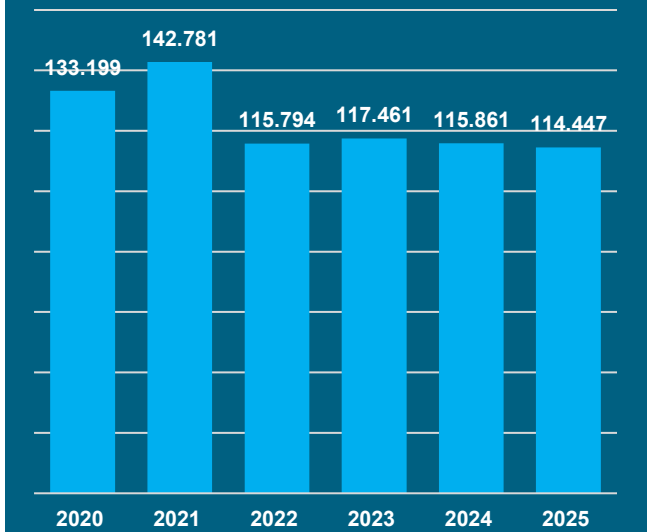
## Containers lavorati



## TEU movimentati



## Camion paganti



The image features a dark teal background with four vertical stripes of a lighter teal color. The stripes are positioned on the left side of the frame. The word "Governance" is written in a white, sans-serif font, centered horizontally and vertically between the two rows of stripes.

# 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 31.12.2025 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 Ferneti e Bagnoli che quella di Cervignano - un socio industriale/istituzionale estero - Duisburger Hafen AG (Duisport) - società pubblica tedesca che gestisce il porto fluviale di Duisburg, il più grande inland terminal al mondo.

Socio al 31.12.2025	n. azioni	%
Friulia SpA	1.475.567	35,06
Autorità di Sistema Portuale	841.822	20,00
C.C.I.A.A. della V.G.	621.372	14,76
Comune di Trieste	502.656	11,94
Comune di Monrupino	105.517	2,51
Duisport	662.293	15,73
<b>TOTALE</b>	<b>4.209.227</b>	<b>100</b>

CAPTABLE	2018		2025	
	Totale CS	%	Totale CS	%
Friulia SpA	4.109.507,64	39,99	8.986.203,03	35,06
Autorità di Sistema Portuale	2.326.775,85	22,64	5.126.695,98	20,00
C.C.I.A.A. della V.G.	1.912.241,73	18,61	3.784.155,48	14,76
Comune di Trieste	1.285.190,97	12,51	23.061.175,04	11,94
Comune di Monrupino	642.598,53	6,25	642.598,53	2,51
Duisburger Hafen AG	---	---	4.033.364,37	15,73
<b>TOTALE</b>	<b>10.276.314,72</b>	<b>100</b>	<b>25.634.192,43</b>	<b>100</b>

## Consiglio di Amministrazione (\*) ✓

**Presidente e A.D.**  
Paolo Privileggio

### Consiglieri

Stefano Visintin    Kevin Grunder  
Barbara Segariol    Martina Malalan

## Collegio Sindacale (\*) ✓

**Presidente**  
Marco Signori

### Sindaci Effettivi    Sindaci supplenti

Gianfranco Nobile    Tiziana Pacifico  
Cristina Sbaizero    Antonella Lonciari

## Società di revisione ✓

**Pricewaterhouse Coopers S.p.A.**

## Organismo di Vigilanza ✓

Diego Travagin  
Omero Leiter

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

(\*) In carica dall'esercizio 2024

# Il quadro normativo di riferimento

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

- ❑ **Legge 13 novembre 2025, n. 177, ovvero la nuova Legge Quadro in materia di Interporti** che ha recentemente sostituito la storica Legge 4 agosto 1990, n. 240 al fine di **modernizzare e ridefinire il Sistema Logistico Nazionale, integrando gli Interporti nelle reti strategiche europee**. I punti chiave della riforma includono:
  - **Gestione privatistica:** la gestione degli Interporti è ufficialmente riconosciuta come un'attività di prestazione di servizi economica, industriale e commerciale, operante in regime di diritto privato e in ambito concorrenziale;
  - **Rete e pianificazione:** definisce gli Interporti come infrastrutture strategiche nazionali integrate, stabilendo principi unitari per la loro pianificazione, governance e sviluppo evitando duplicazioni e favorendo investimenti mirati;
  - **Obiettivi principali:** la normativa mira a potenziare l'intermodalità terrestre, migliorare l'efficienza e la sostenibilità dei flussi logistici, completare le infrastrutture della rete europea (TEN-T) e razionalizzare l'uso del territorio.
- ❑ **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:

- ❑ **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;**
- ❑ **Regolamento per la gestione degli acquisti e degli appalti ex D.Lgs. 50/2016 e s.m.i. (D.Lgs. 36/2023);**
- ❑ **Regolamento per la selezione e reclutamento del personale;**
- ❑ **Regolamento insediamento attività industriali in FREEeste;**
- ❑ **Regolamento per l'erogazione di sponsorizzazioni e liberalità.**

# Struttura Organizzativa

Si riporta di seguito una descrizione dell'**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 negli ultimi due anni sono state **rafforzate le aree Amministrazione, Finanza e Controllo, Logistica e Commerciale.**

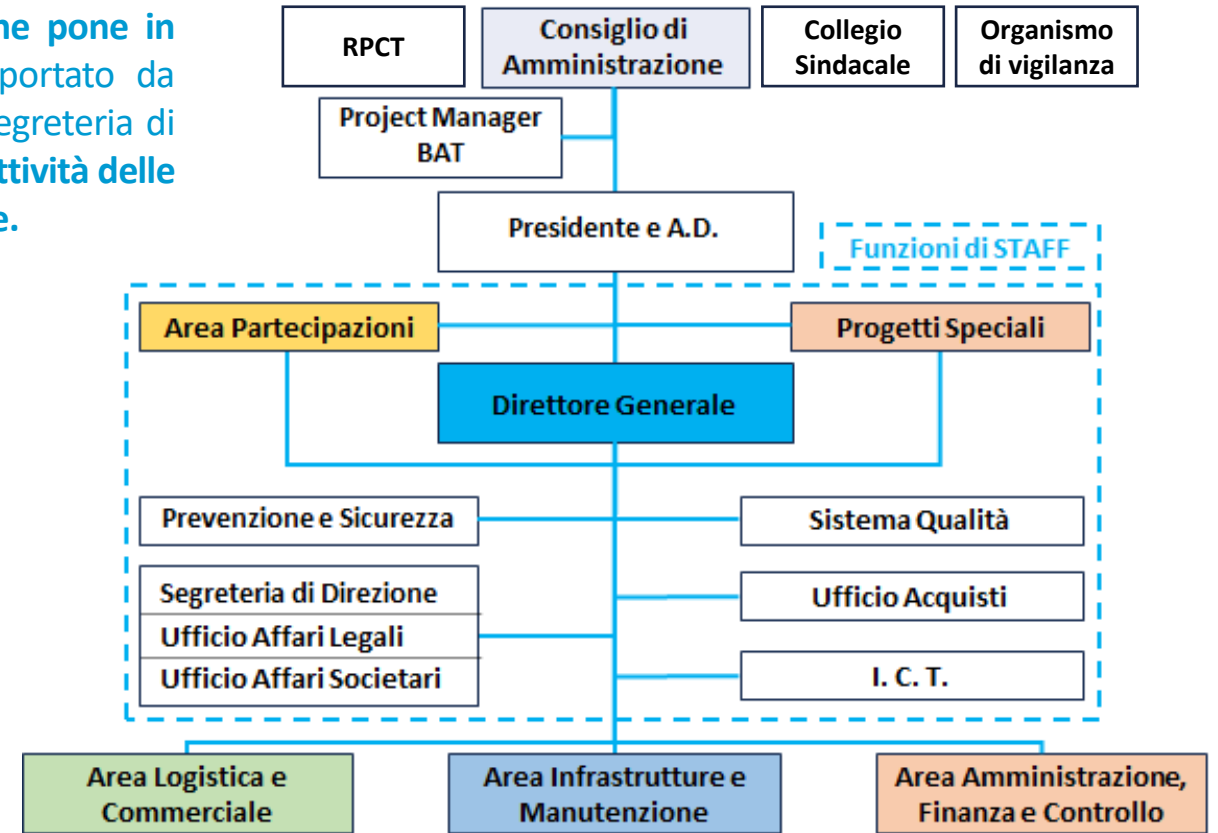
## Adesione ad associazioni

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 assoggettato 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, sono contenute previsioni relative alle modalità di gestione ambientale e la gestione dei rapporti con la Pubblica Amministrazione per i quali il Codice Etico e di Comportamento dettano i criteri di condotta.

Nel corso del 2024/25 sono stati tenuti – e ulteriori se ne terranno nel corso del 2026 a seguito dell'aggiornamento del MOG 231 e del PTPCT – attinenti seminari informativi e corsi di formazione. (ie. Whistleblowing)



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 2025, l'Organismo di Vigilanza non ha segnalato o evidenziato anomalie e/o criticità rilevanti.

# Il Sistema di Gestione della Qualità & Certificazione AEO



Interporto di Trieste  
Relazione di Sostenibilità 2025

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



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

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



Interporto di Trieste S.p.A. possiede la certificazione **AEOF (Authorised Economic Operator - Full)**, rilasciata dall'Agenzia delle Dogane.

**AUTHORISED  
ECONOMIC  
OPERATOR**



Punti chiave della certificazione:

**Tipo di certificazione:** AEOF (la forma più completa che unisce le semplificazioni doganali e la sicurezza).

**Significato:** Questo status attesta che l'Interporto di Trieste è un operatore affidabile e sicuro nei confronti delle autorità doganali, facilitando le procedure doganali e la logistica internazionale.

**Vantaggi:** Minore numero di controlli fisici e documentali, trattamento prioritario in caso di selezione per controlli e facilitazioni nel commercio internazionale.

Interporto di Trieste S.p.A. utilizza questa certificazione per i suoi servizi doganali, di movimentazione e magazzinaggio nel contesto del trasporto internazionale.

The image features a dark teal background with four vertical stripes of a lighter teal color. The stripes are positioned on the left side of the frame. The word "Social" is written in a white, sans-serif font, centered horizontally and vertically within the stripes.

Social

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

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



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

**Interporto di Trieste ha creato nel corso del 2025 un Valore Aggiunto Globale Lordo pari a 8.852.152 euro (+24% 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:

30,9%

**AL PERSONALE**

Tale quota è costituita dai costi sostenuti per il personale

51,3%

**ALL'AZIENDA  
(SISTEMA IMPRESA)**

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

14,5%

**ALLA PUBBLICA  
AMMINISTRAZIONE**

È la parte distribuita sotto forma di imposte dirette e indirette

3,0%

**AI FINANZIATORI**

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

# La distribuzione del Valore Aggiunto Globale Lordo

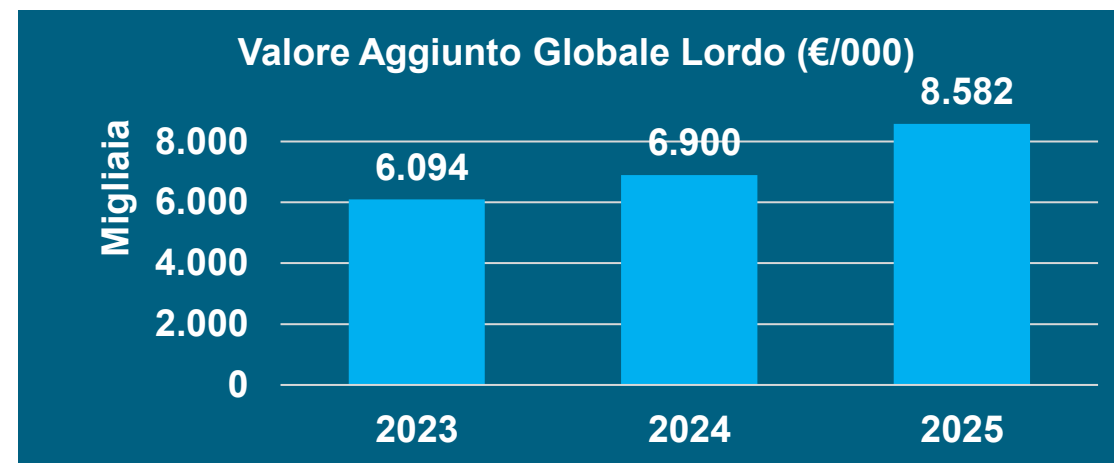


Nella tabella si riclassificano le grandezze di conto economico evidenziando la generazione del V.A.G.L. e la sua destinazione.

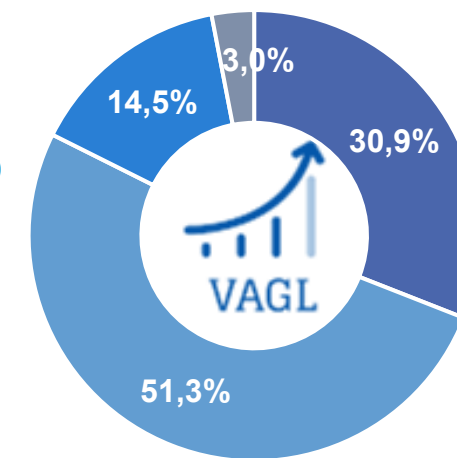
Di fianco si espone inoltre il grafico che evidenzia la crescita di questa grandezza, che tra il 2023 e il 2025 raggiunge il 41% (YOY).

I Ricavi generati dai contributi pubblici, che rappresentano l'assistenza finanziaria ricevuta dall'Amministrazione Pubblica durante l'anno, ammonta a ca. € 973 mila.

Valori €/000	Anno	2023	2024	2025
RICAVI COMPLESSIVI – VALORE DELLA PRODUZIONE		10.698	12.262	14.040
CONSUMI INTERMEDI		4.512	5.025	5.202
COMPONENTI ACCESSORI E STRAORDINARI NETTI		-92	-337	-256
<b>VALORE AGGIUNTO GLOBALE LORDO</b>		<b>6.094</b>	<b>6.900</b>	<b>8.582</b>
<b>SOCI</b>		-	-	-
Dividendi distribuiti ai soci		-	-	-
<b>RISORSE UMANE</b>		<b>2.102</b>	<b>2.326</b>	<b>2.650</b>
Remunerazioni dirette		527	1.028	1.207
Remunerazioni indirette		1.574	1.298	1.443
<b>STATO, ENTI E ISTITUZIONI</b>		<b>703</b>	<b>742</b>	<b>1.2548</b>
Imposte e tasse indirette e patrimoniali versate allo Stato		30	19	27
Imposte e tasse indirette e patrimoniali versate a Comuni		569	511	666
Imposte sul reddito di esercizio		104	212	556
<b>ENTI FINANZIATORI</b>		<b>449</b>	<b>441</b>	<b>260</b>
Oneri finanziari per capitali di credito		449	441	260
<b>COLLETTIVITA'</b>		<b>20</b>	<b>23</b>	<b>20</b>
Quote Associate - Elargizioni e liberalità		20	23	20
<b>SISTEMA IMPRESA</b>		<b>2.821</b>	<b>3.368</b>	<b>4.403</b>
Rettifiche di valore su immobilizzazioni		2.380	2.946	3.187
Riserve e utili non distribuiti		441	422	1.216
<b>VALORE AGGIUNTO GLOBALE LORDO</b>		<b>6.094</b>	<b>6.900</b>	<b>8.582</b>



Gran parte del valore generato nel 2025 è destinato al sostenimento degli investimenti (Sistema Impresa, 51%) e al personale (Risorse Umane, 31%).



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

## 38

COLLABORATORI DIPENDENTI  
(34 UOMINI E 4 DONNE)



## 57 anni

ETÀ MEDIA DIRIGENTI E QUADRI

## 47 anni

ETÀ MEDIA DEI COLLABORATORI

## + 1 unità

INCREMENTO NETTO DEI DIPENDENTI NEL TRIENNIO

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 31.12.2025 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 2025 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. Il divario retributivo medio tra lavoratrici e lavoratori mostra un leggero vantaggio a favore delle donne nel Livello 1 di inquadramento (+1,8%), mentre risulta pressoché nullo nel Livello 3S (-0,3%).
- ❑ I dirigenti e i quadri, ovvero le figure che rivestono maggiori responsabilità, hanno un'età media di 57 anni.
- ❑ nel 2025 l'età media complessiva delle risorse si attesta a 47 anni mentre l'anzianità aziendale per fasce d'età si attesta mediamente a ca. 12 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 2025 sono state inserite 0 nuove risorse e 5 nel corso del 2023/24. Negli ultimi tre anni ci sono state 4 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	2023		2024		2025	
Fascia d'età	Donne	Uomini	Donne	Uomini	Donne	Uomini
<30 anni	0	2	0	2	0	2
Tra i 30 e i 50 anni	1	18	1	15	1	16
> 50 anni	3	13	3	17	3	16
<b>Totale</b>	<b>4</b>	<b>33</b>	<b>4</b>	<b>34</b>	<b>4</b>	<b>34</b>

PERSONALE PER QUALIFICA PROFESSIONALE E GENERE						
Anno	2023		2024		2025	
Mansione	Donne	Uomini	Donne	Uomini	Donne	Uomini
Dirigenti	0	1	0	3	0	3
Quadri	0	2	0	1	0	1
Impiegati	4	10	4	12	4	12
Operai	0	20	0	18	0	18
<b>Totale</b>	<b>4</b>	<b>33</b>	<b>4</b>	<b>34</b>	<b>4</b>	<b>34</b>

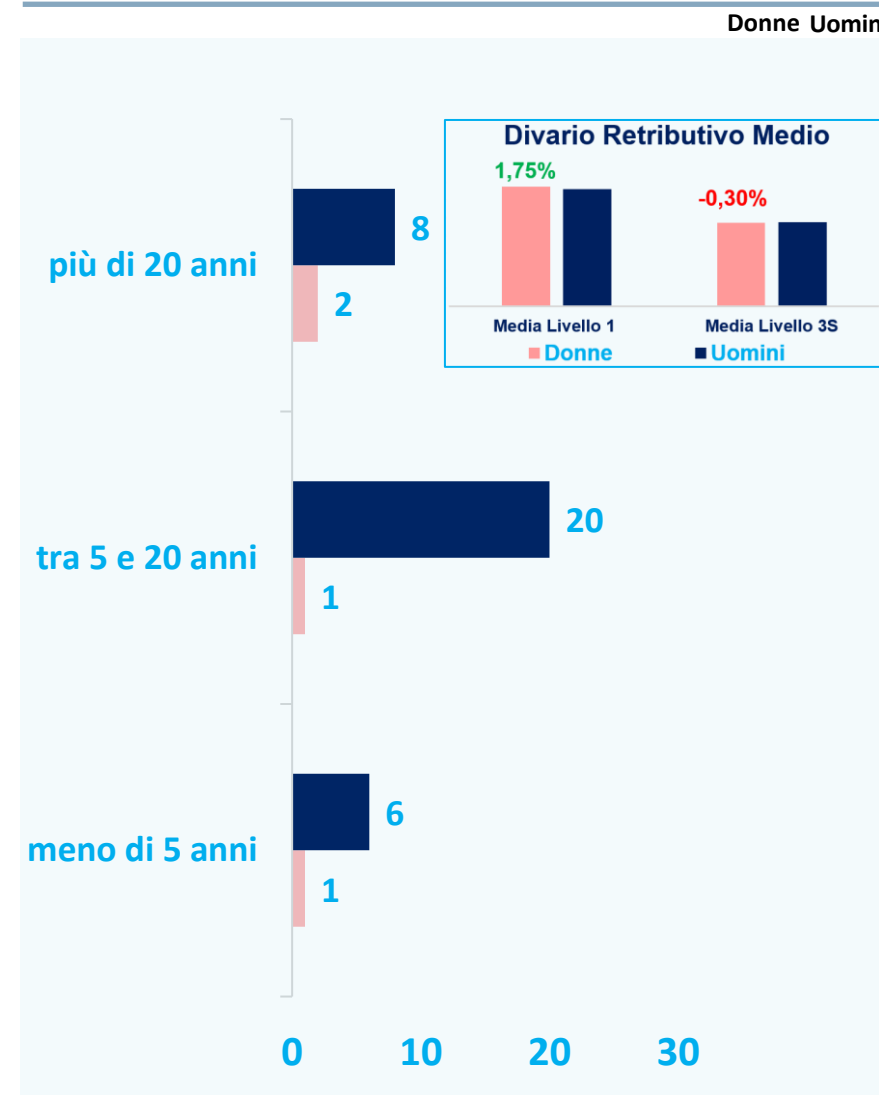
## Turnover Aziendale per fascia d'età

Anno	2023		2024		2025	
	Entrate	Uscite	Entrate	Uscite	Entrate	Uscite
Fascia d'età						
<30 anni	1	0	0	0	0	0
30-50 anni	1	1	2	0	0	0
>50 anni	1	2	0	1	0	0
<b>Totale</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

## Provenienza degli Addetti

Anno	2025	
	Donne	Uomini
Comune di residenza		
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
<b>Totale</b>	<b>4</b>	<b>34</b>

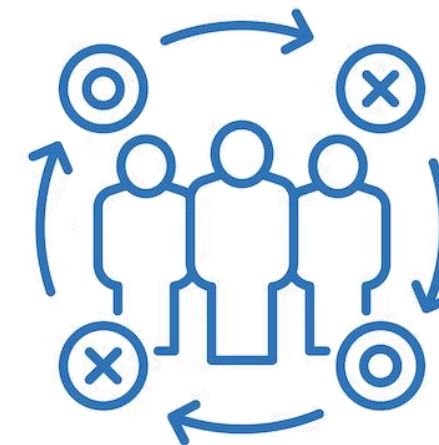
## Anzianità Aziendale e Divario Retributivo



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 31.12.2025 è presente presso Interporto 1 persona appartenente alle categorie protette.

Il numero dei dipendenti che hanno avuto diritto al congedo parentale durante il 2025 è stato pari a 2 per il genere maschile e a 0 per il genere femminile.

Considerando le rappresentanze sindacali, nel corso dell'esercizio 2025 è stata rinnovata la RSU alla quale risultano aderenti 16 dipendenti complessivi tra le tre sigle sindacali presenti in Azienda.

**La RSU e l'Azienda, al fine di rilanciare il sistema di relazioni sindacali, improntato a collaborazione, trasparenza e confronto costruttivo, hanno convenuto di avviare una trattativa per la definizione di un nuovo accordo di secondo livello.**

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.

**Nel corso dell'ultimo triennio sono stati registrati 1 infortunio non grave nel 2023, zero infortuni nel 2024. Non si segnalano gravi infortuni sul lavoro nel 2025.**

**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 2025 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 Impiegati Logistica)**
- Corsi aggiornamento per addetti manutenzione (6)**

## 284

AZIENDE FORNITRICI ATTIVE



## 8,4 Milioni di euro

IMPORTO TOTALE FORNITURE

## 5,5 Milioni di euro

IMPORTO TOTALE FORNITURE AD AZIENDE CON SEDE LEGALE IN FVG

## 3,4 Milioni di euro

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

## 81%

DELLE FORNITURE DA AZIENDE CON SEDE LEGALE IN FVG

## 55%

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 2025 ha adottato il proprio **"Regolamento per i contratti di appalto di lavori, forniture e servizi, di importo inferiore alla soglia comunitaria, per le "imprese pubbliche" dei settori speciali"** redatto in conformità all'art. 36 del D.Lgs. n. 50, che viene applicato allorché l'Azienda opera, quale "impresa pubblica", esclusivamente nell'ambito dei cosiddetti "settori speciali" (nello specifico, il settore "Servizi di trasporto" di cui al citato art. 118 del Codice) "sotto soglia" comunitaria.

Il documento, approvato dal Consiglio di Amministrazione, recepisce tempo per tempo gli eventuali adeguamenti relativi all'evoluzione della normativa (D.Lgs. n. 36/2023 e s.m.i.).

**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 socio-economici intesi in senso stretto pur tuttavia, rendendo obbligatoria la sottoscrizione e l'osservanza del Modello 231 e dell'annesso Codice Etico da parte del fornitore, vincolarlo al rispetto di quanto in esso contenuto anche per quanto attiene al tema del lavoro regolare e alle condizioni di sicurezza dei dipendenti.

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

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

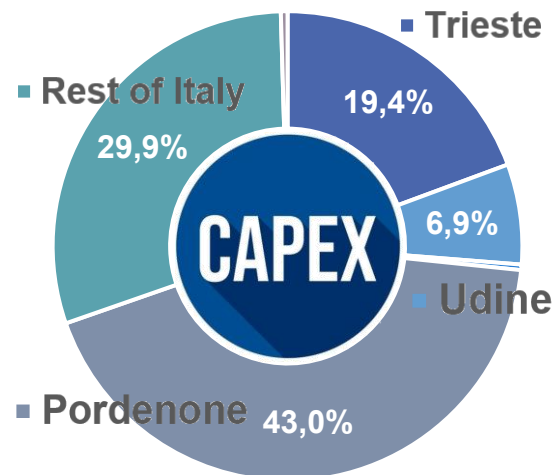
- mezzi per la movimentazione delle merci (carrelli, carriponte)
- servizi di spedizione e trasporto
- servizi di manutenzione
- carburante
- servizi di sorveglianza

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

Il dato complessivo delle forniture acquistate nel corso del 2025 è pari a **8,4** circa Milioni di euro. Di questi ca. **3,6 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 2025 Interporto di Trieste ha gestito **rapporti di fornitura con 284 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.

L'**81%** dei fornitori ha sede presso una delle quattro provincie della Regione FVG e il **55%** nel territorio triestino.

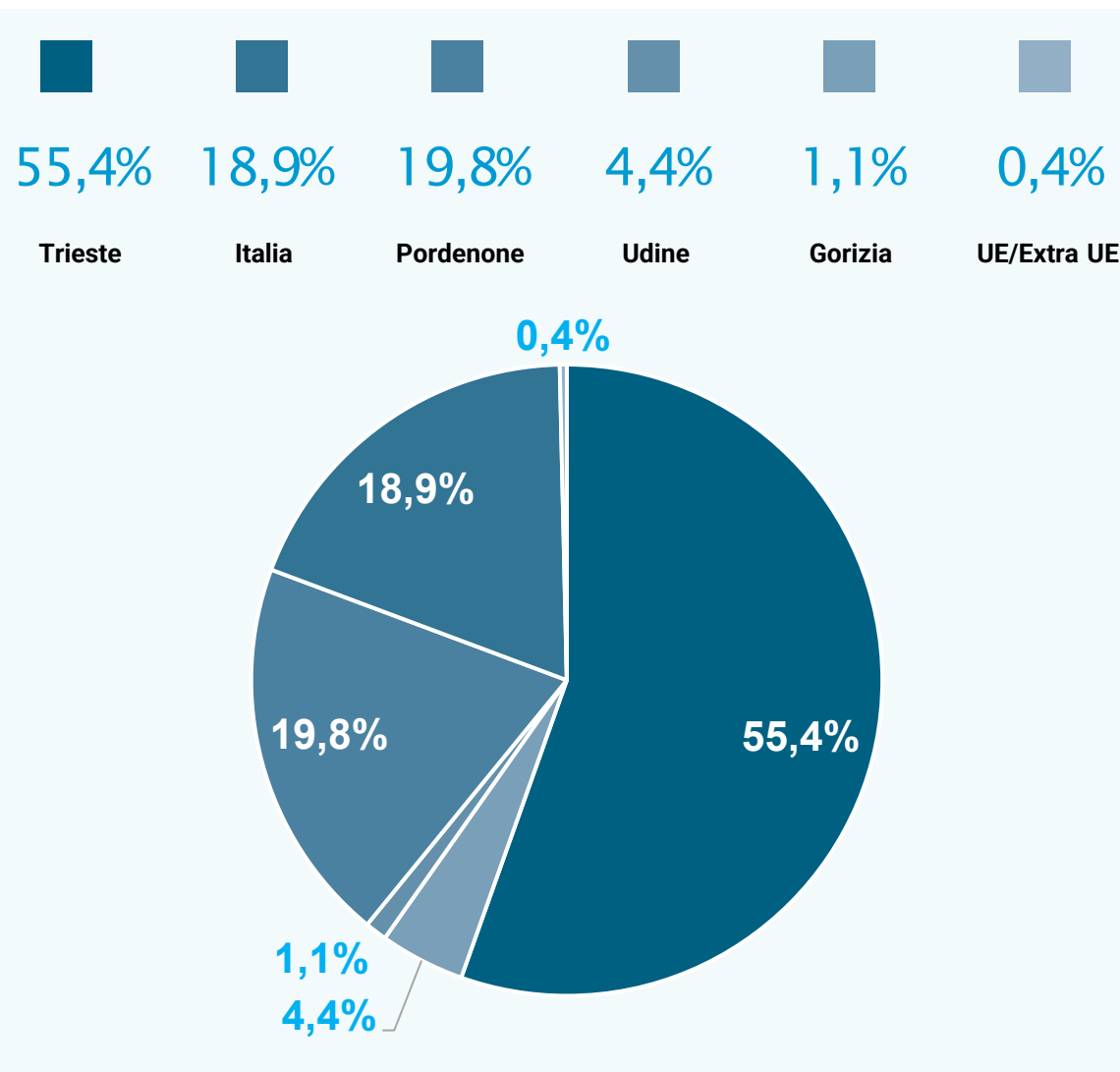
Considerando il 2025, il volume delle forniture acquistate da Interporto di Trieste da aziende della Regione, esso si attesta a circa **6,7** Milioni di euro (81%) con le forniture dalle aziende della provincia di Trieste che incidono per ca. **4,7** Milioni di euro (55%).



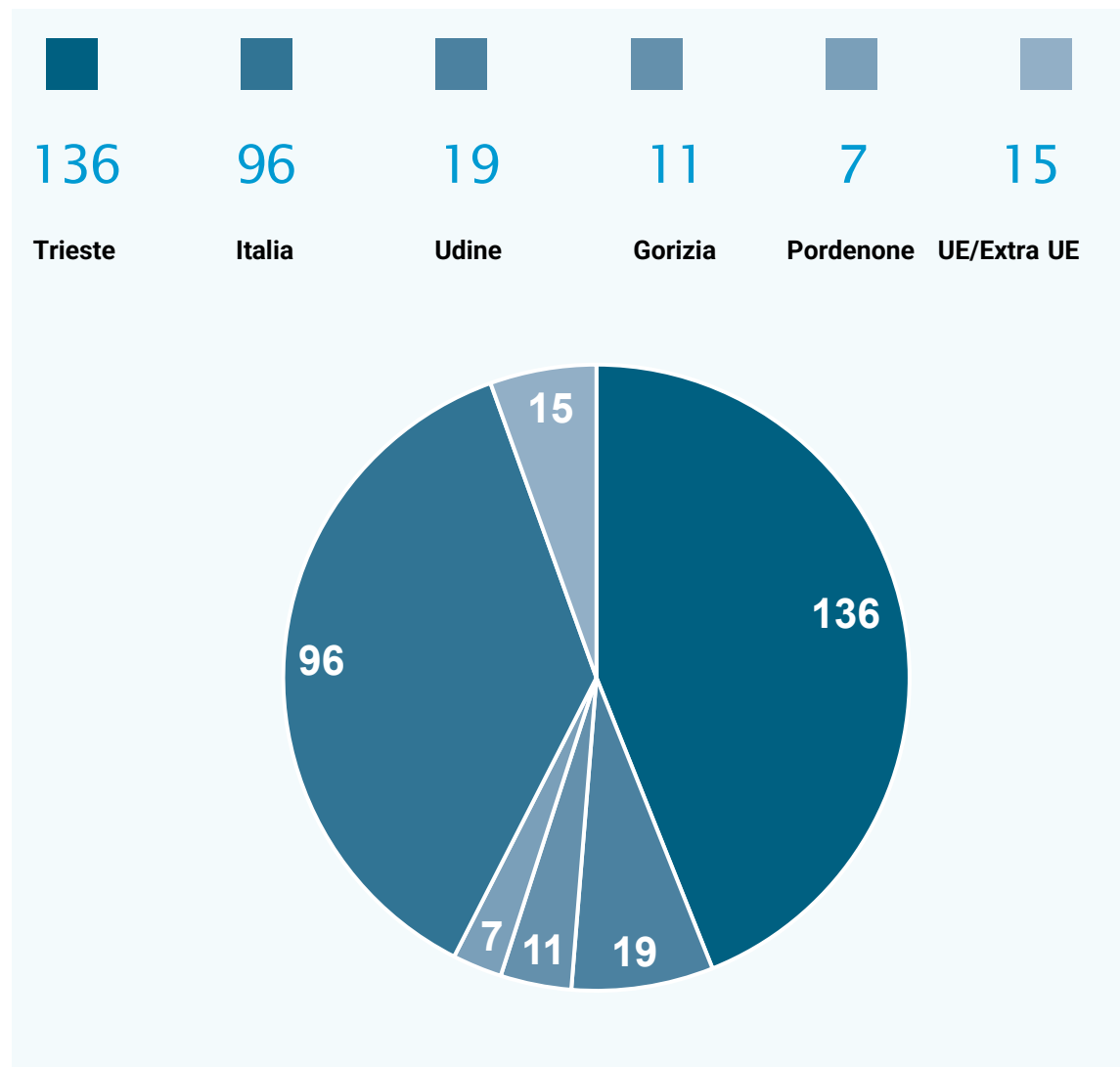
## LE FORNITURE DELL'INTERPORTO PER PROVENIENZA GEOGRAFICA

AREA GEOGRAFIA	Valore Forniture (€/000)
Trieste	4.667
Resto Italia (RoITA)	1.596
Pordenone	1.666
Udine	367
Gorizia	95
UE - Extra UE	30
<b>Totale complessivo</b>	<b>8.421</b>

## Valore forniture per zona geografica - 2025 (%)



## Numero fornitori per zona geografica - 2024 (n°)



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 attraendo 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 pagine esplicative al fine di poter meglio apprezzare, relativamente a quanto sopra, i risultati ottenuti.

## 54

AZIENDE INSEDIATE PRESSO LE STRUTTURE DI INTERPORTO DI TRIESTE

# 256 Milioni di euro di IVA

# 15,4 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 54 aziende.

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

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

## RICADUTE FISCALI

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

L'IVA e i dazi trattenuti sulle merci che transitano e vengono sdoganati presso le sedi di Interporto di Trieste generano, pertanto, significativi flussi monetari per l'Erario statale. Presso gli uffici dell'Agenzia delle Dogane insediati nelle aree di Ferneti e Bagnoli della Rosandra, nel 2025 l'IVA e i dazi doganali trattenuti hanno generato importi pari a rispettivamente 256,4 Milioni di euro e 15,4 Milioni di euro contro i valori generati nel 2019 per un incremento medio annuo complessivo (CAGR) del 9,2 % per i dazi e 7,4% per l'IVA.

## DAZI DOGANALI E IVA FISCALMENTE TRANSITATI DALLE AGENZIE DELLE DOGANE ASCRIBIBILI ALL'INTERPORTO DI TRIESTE



Sede		k€	2019	2025	CAGR <sub>2019-25</sub>
Dogana Bagnoli della Rosandra	Dazi		5.647	4.413	-4,0%
	Iva		2.875	42.646	57,4%
Dogana di Ferneti	Dazi		3.440	11.027	21,4%
	Iva		164.141	213.740	4,5%
Valori complessivi	Dazi	<b>9.087</b>	<b>15.440</b>	<b>9,2%</b>	
	Iva	<b>166.946</b>	<b>256.386</b>	<b>7,4%</b>	

Interporto di Trieste conferma il proprio impegno a favore del territorio anche tramite la promozione di iniziative di valore sociale sostenendo società, associazioni ed enti senza scopo di lucro contribuendo concretamente allo sviluppo e alla coesione della comunità locale.

## INIZIATIVE DIDATTICHE 2025 (Scuole superiori, Università, ...)

Nell'ambito delle attività di orientamento e valorizzazione delle competenze, Interporto promuove iniziative rivolte agli studenti delle scuole secondarie superiori e delle università, con l'obiettivo di favorire la conoscenza delle realtà imprenditoriali e professionali operanti nel settore della logistica e dei trasporti a livello regionale. Tali attività mirano ad avvicinare il mondo della formazione a quello delle imprese, attraverso percorsi di apprendimento esperienziale, occasioni di confronto diretto con gli operatori del settore e la partecipazione a eventi e manifestazioni di rilevanza internazionale.

## Fiera Transport Logistic 2025

Coinvolgimento degli studenti del corso di Geografia delle Reti del Corso di Laurea Magistrale in Strategia, Consulenza e Logistica Aziendale del DEAMS – Dipartimento di Scienze Economiche, Aziendali, Matematiche e Statistiche "Bruno de Finetti" – mediante la partecipazione alla Fiera Transport Logistic 2025, quale opportunità di approfondimento delle dinamiche del settore e di confronto con i principali operatori nazionali e internazionali della logistica e dei trasporti.



## INIZIATIVA A SOSTEGNO DELLE A.S.D. LOCALI

Nel 2025 sono stati sottoscritti accordi di sponsorizzazione con diverse Associazioni Sportive Dilettantistiche locali, per un valore complessivo di 20 mila Euro, con l'obiettivo di sostenere e promuovere la pratica sportiva dilettantistica, in particolare tra i giovani generando un impatto positivo sul territorio.



## INIZIATIVA CARSO PULITO 2025 - [Link Youtube "Carso Pulito"](#)

Con il sostegno del Comune di Monrupino e dell'Interporto di Trieste, l'area della dolina di Ferneti è stata completamente ripulita.

L'iniziativa ha coinvolto oltre 60 persone, tra cui volontari provenienti da diverse regioni e associazioni ambientaliste, migranti ospiti della casa Malala e semplici cittadini. Sono stati raccolti circa 80 sacchi di rifiuti e materiali ingombranti come elettrodomestici e rottami d'auto.

L'attività ha avuto anche uno scopo educativo e di sensibilizzazione ambientale con l'auspicio che vengano prese misure per prevenire l'abbandono dei rifiuti, come l'installazione di raccoglitori, servizi igienici e cartelli informativi.



# Le ricadute sul territorio: Progetto B.A.T. (Dati 2025 disponibili da fine giugno 2026)



Lo sviluppo del Progetto, a 4 anni dall'avvio, ha generato molteplici effetti sul territorio del F.V.G., 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.**

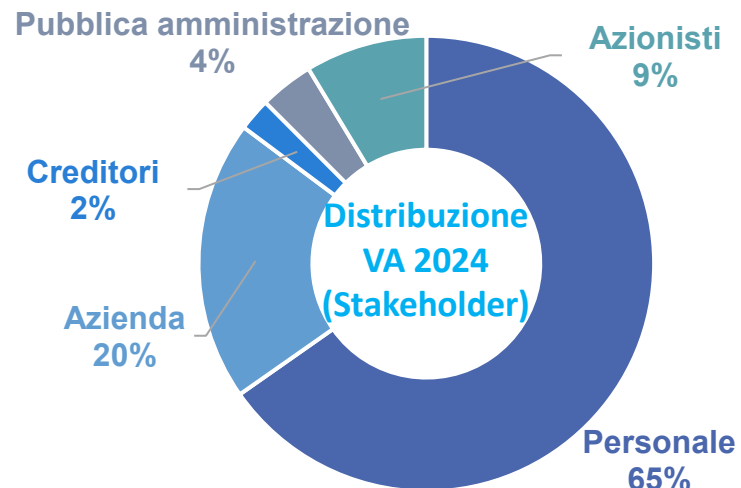
**Aumenti di capitale per complessivi 160 M€** a sostegno degli investimenti, in particolare raddoppiati nel 2024 Vs. 2023, passando da ca. 33 M€ a ca. 71 M€. **CAPEX complessivi nel triennio nell'ordine di ca. 130 M€**

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%
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%
<b>CAPITALE INVESTITO</b>	<b>183.548</b>	<b>100%</b>	<b>73.633</b>	<b>100%</b>	<b>58.548</b>	<b>100%</b>
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 sostenimento 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%).

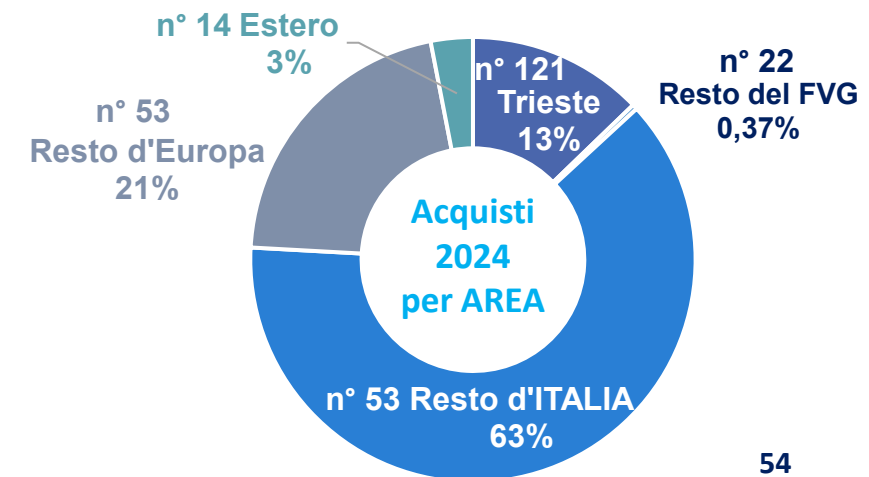
Seguono gli Azionisti (9%) per l'utile netto generato, la Pubblica Amministrazione (4%, di cui l'1% relativo a gettito locale relativo a IRAP e Addizionale IRPEF sui Dipendenti) e i Creditori (2%) la cui remunerazione è costituita dagli OF.



## 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.



**FREEeste, dopo l'iniziativa di BAT, si conferma quale polo per attività produttive innovative, basate sulla sinergia tra industria avanzata e logistica integrata, con importanti ricadute in termini di occupazione qualificata.**

**A dicembre 2025 è stato siglato il protocollo d'intesa tra Interporto di Trieste S.p.A. e Shindan S.p.A. – joint venture tra Danieli S.p.A. e la giapponese Shinagawa – per la realizzazione di un nuovo polo produttivo e distributivo nella zona franca di Bagnoli della Rosandra (FREEeste).**

L'accordo punta alla creazione di un polo industriale dedicato alla produzione di polveri di colata di nuova generazione, componenti chiave per i moderni impianti siderurgici a basse emissioni.

L'impianto, in fase di realizzazione a FREEeste, non sarà solo un sito produttivo, ma anche un centro di innovazione. Al suo interno verranno integrate e adattate al contesto europeo le competenze tecnologiche sviluppate dalla Shinagawa insieme al know-how industriale italiano. Un trasferimento di conoscenze che rafforza il legame tra industria e ricerca e che rappresenta un'opportunità strategica per il territorio.

**L'investimento complessivo previsto supera i 30 milioni di euro. A regime lo stabilimento impiegherà oltre 40 addetti e avrà una capacità produttiva superiore alle 15.000 tonnellate annue.**

L'avvio delle attività è programmato a fine 2026, come risultato di un accordo strategico tra le parti italiane e giapponesi volto a creare in Italia un hub produttivo e logistico con potenziali sviluppi futuri.

Il nuovo polo potrà inoltre beneficiare delle infrastrutture del sistema intermodale gestito da Interporto di Trieste, con possibilità di espansione all'interno dell'area. Un elemento che rafforza il posizionamento dello scalo e dell'interporto triestino come snodo logistico-industriale di livello europeo, capace di attrarre investimenti ad alto contenuto tecnologico.



The image features a dark teal background with four vertical stripes of a lighter teal color. The stripes are positioned on the left side of the frame. The word "Environment" is written in a white, sans-serif font, centered horizontally and vertically between the two rows of stripes.

Environment

## 67%

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

## 8.869

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

## 6.802t

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

## 40.119

CAMION TOLTI DALLA STRADA E IMBARCATI (RO-RO)

## 49.011 t

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

## 1,3 Milioni kWh/anno 99%

CAPACITÀ PRODUTTIVA DEL RINNOVATO  
IMPIANTO FOTOVOLTAICO DI CA. 9.500 MQ

DEGLI SPAZI COMPLESSIVAMENTE DISPONIBILI  
SONO 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 incaricata da Interporto di Trieste in luogo del servizio pubblico di raccolta effettuato dai Comuni di Monrupino e di San Dorligo della Valle.



Relativamente alla raccolta e smaltimento di rifiuti speciali nelle due sedi, ci si avvale principalmente delle prestazioni della Logica S.r.l.



## TIPOLOGIA E QUANTITÀ DI RIFIUTI SPECIALI PRODOTTI E SMALTITI PER SEDE NEL 2025

Tipologia	Qtà. (kg) Ferneti	Qtà. (Kg) Bagnoli
Imballaggi in legno	5.520	37.390
Imballaggi misti	2.020	9.980
Rifiuti urbani e ingombranti	149.240	
Ferro e acciaio	19.100	100.100
Materiali assorbenti e filtranti	660	0
<b>Totale complessivo</b>	<b>324.010</b>	
<b>Totale % riciclata</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

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 2025 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 nonché la raccolta e lo smaltimento dei rifiuti speciali presso le sedi di Interporto di Trieste S.p.A., sono affidati in outsourcing ad aziende private esterne.

## 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 2025 e il raffronto con i volumi del 2024:

**23.355 mc**

ACQUA ANTINCENDIO

**n.s. % vs 2024**



Incremento percentuale non significativo. I maggiori consumi sono riconducibili quasi interamente alle perdite nella rete.

**81.576 mc**

GAS

**-4% vs 2024**



**15.015 mc**

ACQUA SANITARIA

**+4% vs 2024**



nuove vasche di raccolta delle acque piovane nel sito di Bagnoli (FREEeste).

**1,4 Mio kWh**

CONSUMI ENERGIA

**-8% vs 2024**



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 (Fornitori + Autoproduzione)	2022	2023	2024	2025
FONTI ESTERNE --> Consumo (Kwh)	1.287.535	1.217.638	1.114.899	1.143.360
FOTOVOLTAICO --> Consumo (kwh)	290.974	390.281	401.520	287.543
<b>TOTALE CONSUMI (kwh)</b>	<b>1.578.509</b>	<b>1.607.919</b>	<b>1.516.419</b>	<b>1.430.903</b>
<b>TOTALE CONSUMI ESTERNI da Fonte NON rinnovabile</b>	<b>697.586</b>	<b>970.945</b>	<b>562.467</b>	<b>528.575</b>
Co2e (ton)	214	249	121	111
<b>TOTALE CONSUMI (INTERNI+FOTOV.) DA RINNOVABILE</b>	<b>880.923</b>	<b>636.974</b>	<b>953.953</b>	<b>902.328</b>
CO2 NETTA evitata (ton) PER CONSUMI INTERPORTO	(-154)	(-207)	(-213)	(-152)
Fotovoltaico: kwh immessi in rete	950.803	720.861	650.490	650.873
Totale CO2 evitata (ton) SUL MERCATO	(-504)	(-382)	(-345)	(-345)
<b>ENERGIA: IMPATTO TOTALE CO2 (ton)</b>	<b>(-444)</b>	<b>(-340)</b>	<b>(-437)</b>	<b>(-386)</b>
<b>GAS</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>
Consumo (Smc)	79.088	100.627	84.668	81.576
fattore emissione (kg Co2/Smc)	2,004	2,004	2,004	2,004
<b>Co2e (ton)</b>	<b>158</b>	<b>202</b>	<b>170</b>	<b>163</b>
<b>ACQUA</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>
Antincendio	382	3.122	65	23.365
Sanitaria	7.341	13.813	14.425	15.015
Consumo (mc)	7.723	16.935	14.490	38.380

- **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 e con investimenti per il graduale rinnovo della storica rete di distribuzione interna.
- **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 Ferneti un impianto fotovoltaico. Nel 2025 sono stati avviati i lavori per il revamping tecnologico che consentirà la riduzione del ca. 50% della superficie complessiva iniziale pari a 19.000 mq (15.000 mq presso i magazzini e 4.000 mq presso la palazzina degli uffici) con una pari potenza impegnata complessiva pari a 999 kW (~ 1 MW).



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

TEP = Tonnellate Equivalenti di Petrolio

La **capacità produttiva annua dell'attuale impianto è di ca. 1.300.000 kWh/anno** che in quota parte viene utilizzata per autoconsumo. L'impianto permette 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.

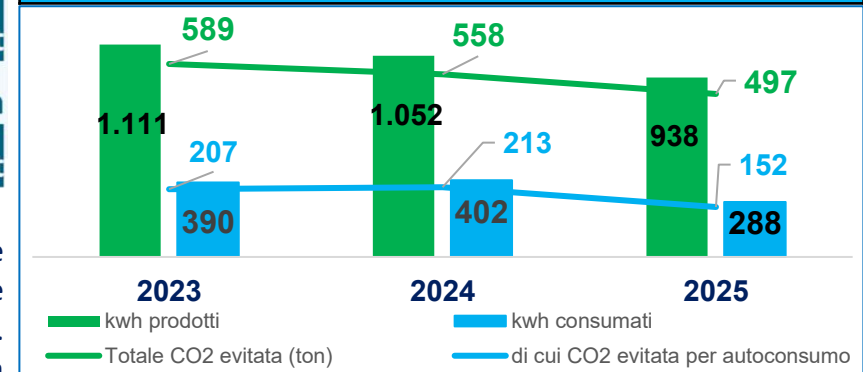
Le **aree interportuali di Ferneti** (circa 230.000 mq), a seguito dell'implementazione di un progressivo piano investimenti, sono **interamente dotate di lampade led** (magazzini, palazzina direzionale e torri faro) che ha consentito un notevole risparmio energetico, in particolare sui consumi per singola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

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 ca. 231 t**.

L'investimento complessivo per la realizzazione degli impianti con tecnologia led è stato di circa 0,5 milioni di Euro.

FOTOVOLTAICO FERNETTI	2023	2024	2025
kwh prodotti	1.111.142	1.052.010	938.416
kwh consumati	390.281	401.520	287.543
<b>Incidenza Autoconsumo</b>	<b>35%</b>	<b>38%</b>	<b>31%</b>
kwh immessi in rete	720.861	650.490	650.873
fattore risp. emissioni Co2e (kg/kwh)	0,53	0,53	0,53
<b>Totale CO2 evitata (ton)</b>	<b>589</b>	<b>558</b>	<b>497</b>
<b>di cui Co2 evitata per Autoconsumo</b>	<b>207</b>	<b>213</b>	<b>152</b>



Il calo dei kWh prodotti nel 2025 (-11%) è dovuto in parte alle avverse condizioni climatiche e, in particolare, ad **interventi di manutenzione straordinaria relativi al revamping dell'impianto (ca. 0,6 M€), il cui completamento è previsto entro il 1Q 2026**, che hanno comportato un fermo produttivo.

**Il revamping consentirà il recupero in termini di spazi, efficienza e capacità produttiva in prospettiva di nuovi e crescenti fabbisogni anche in funzione di nuovi allacciamenti all'impianto fotovoltaico finalizzati ad un maggior utilizzo della produzione** (i.e. installazione colonnine per moto/veicoli, maggior impiego di carrelli elettrici).

# Impatti ambientali legati alla gestione dell'intermodalità

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

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

**Nel triennio considerato i camion tolti dalla circolazione stradale risultano nell'ordine delle 166 mila unità con la conseguente riduzione di emissioni di CO2 stimabile nell'ordine di 191 mila tonnellate.**

## MINORI IMPATTI CO2 PER TRENI TERMINALIZZATI

Anno	2023	2024	2025
<b>Numero Camion tolti dalla strada</b>	<b>9.860</b>	<b>7.667</b>	<b>8.869</b>
<b>Minori* emissioni CO<sub>2</sub> (t)</b>	<b>7.843</b>	<b>5.331</b>	<b>6.802</b>
Treni Terminalizzati	485	247	275

\* 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/>

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

Anno	2023	2024	2025	TOTALE
				2023/25
<b>Numero camion imbarcati</b>	<b>55.207</b>	<b>44.768</b>	<b>40.119</b>	<b>166.490</b>
<b>Minori* emissioni CO<sub>2</sub> (t)</b>	<b>67.433</b>	<b>54.691</b>	<b>49.011</b>	<b>191.111</b>
Totale paganti INT TS	117.461	115.861	114.447	




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

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

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



# La flotta mezzi aziendali

REACHSTAKER	Flotta mezzi aziendali	Interporto di Ferneti "G. Borruso"		Interporto di Bagnoli "FREEeste"		Interporto di Trieste SpA	
		Anno	2024	2025	2024	2025	2024
	Consumi di Gasolio/Benzina 	20.375	17.229	28.590	30.503	48.965	47.732
CARRELLI DIESEL	Reach stacker	2	2	2	2	4	4
	Carrelli elevatori diesel (piccoli e grandi)	5	2	6	6	11	8
	Carrelli elevatori elettrici 	17	16	12	17	29	33
CARRELLI ELETTRICI	Veicoli aziendali	11	11	4	4	15	15
	<i>di cui Autovetture elettriche/plug in</i>	0	2	0	0	0	2
	Colonnine di ricarica	1	2	0	0	1	2
AUTOVETTURE & MEZZI DI SERVIZIO	Impatto in termini di CO <sub>2</sub> (ton)	2024	2025	2024	2025	2024	2025
	Reach stacker	48	35	47	66	95	101
	Carrelli elevatori diesel (piccoli e grandi)	5	3	38	23	43	26
	Carrelli elevatori elettrici	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
	Veicoli aziendali	13	17	8	9	20	26
	<i>di cui Autovetture elettriche/plug in</i>	0	6	0	0	0	6
	Totale	66	61	93	98	158	153

La Società nella scelta dei mezzi operativi valuta sempre l'opportunità d'acquisto in funzione:

- riduzione progressiva dei carrelli diesel e loro sostituzione con modelli a minore impatto emissivo (ibridi o elettrici)
- rinnovo del parco autovetture e mezzi di servizio aziendali verso soluzioni a minori emissioni (elettrico o basse emissioni)

## Flotta mezzi aziendali

Nel 2025 la flotta dei mezzi aziendali di Interporto Trieste è costituita da: n° 4 reachstaker, n° 8 carrelli elevatori diesel, n° 33 carrelli elevatori elettrici dotati ognuno della propria stazione di ricarica, n° 15 mezzi di servizio utili alle attività dell'area logistica e dell'area manutenzione infrastrutture (tra cui n° 2 auto aziendali, n° 3 furgoncini, piccole auto/mezzi di servizio per gli spostamenti tra i siti operativi, macchine spargisale, spazzaneve, piattaforma aerea, autospurgo, etc.) e n° 2 autovetture aziendali 2 plug-in.

## Impatto in termini di CO<sub>2</sub>

Dal confronto 2025 vs 2024 l'impatto emissivo della flotta nel 2025 si è ridotto del ca. 3% principalmente per effetto della riduzione dei consumi di gasolio e benzina in ragione di modifiche nella composizione della flotta:

✓ n° +2 autoveicoli plug-in/benzina in sostituzione di motori termici tradizionali

✓ n° -3 carrelli Diesel in ragione di n° +4 carrelli elettrici\*  
\* ca. -75% in termini di CO<sub>2</sub> Vs Diesel

# Sintesi Impatto Ambientale: Saldo Emissioni CO<sup>2</sup> – 2023/2025

Interporto di Trieste S.p.A. - Impatto Ambientale CO <sup>2</sup> Complessivo				2025	2024	2023
Slide di riferimento	Attività e impatto CO <sup>2</sup>	CO <sup>2</sup> generata (ton)	CO <sup>2</sup> evitata (ton)	Saldo CO <sup>2</sup> (ton)	Saldo CO <sup>2</sup> (ton)	Saldo CO <sup>2</sup> (ton)
<b>Consumi Energetici</b>		<b>274</b>	<b>(-497)</b>	<b>(-223)</b>	<b>(-267)</b>	<b>(-139)</b>
Consumi di acqua, gas, energia	Consumi rete elettrica	111	(-152)	(-41)	(-92)	42
	Consumi Gas	163	0	163	170	202
Investimenti per il miglioramento energetico	Impianto fotovoltaico	0	(-345)	(-345)	(-345)	(-382)
<b>Attività Logistiche</b>		<b>153</b>	<b>(-55.813)</b>	<b>(-55.660)</b>	<b>(-59.863)</b>	<b>(-75.100)</b>
Impatti ambientali legati alla gestione dell'intermodalità	Trasporti alternativi alla strada	0	(-55.813)	(-55.813)	(-60.021)	(-75.276)
	Trasferimenti Camion su Treni	0	(-6.802)	(-6.802)	(-5.331)	(-7.843)
	Trasferimenti Camion su Navi	0	(-49.011)	(-49.011)	(-54.691)	(-67.433)
Flotta Mezzi di sollevamento aziendali	<b>Attività Logistiche «dirette»</b>	<b>153</b>	<b>0</b>	<b>153</b>	<b>158</b>	<b>176</b>
	Mezzi Reach Stacker Diesel	101	0	101	95	101
	Carrelli elevatori Diesel	26	0	26	43	54
	Carrelli elevatori Elettrici	0	0	0	0	0
Flotta Mezzi di trasporto aziendali	Altri Veicoli Aziendali	26	0	26	20	20
<b>TOTALE CO<sup>2</sup></b>		<b>428</b>	<b>(-56.311)</b>	<b>(-55.883)</b>	<b>(-60.130)</b>	<b>(-75.239)</b>

Nell'ultimo triennio, l'impatto ambientale dell'azienda, espresso in termini di emissioni di CO<sub>2</sub>, ha mantenuto un saldo costantemente negativo, a conferma del proprio impegno nei confronti dell'ambiente.

Tale risultato è stato reso possibile dal progressivo ammodernamento della flotta aziendale e dallo sviluppo delle attività intermodali, che hanno contribuito a contenere le emissioni e a migliorare l'efficienza complessiva dei trasporti.

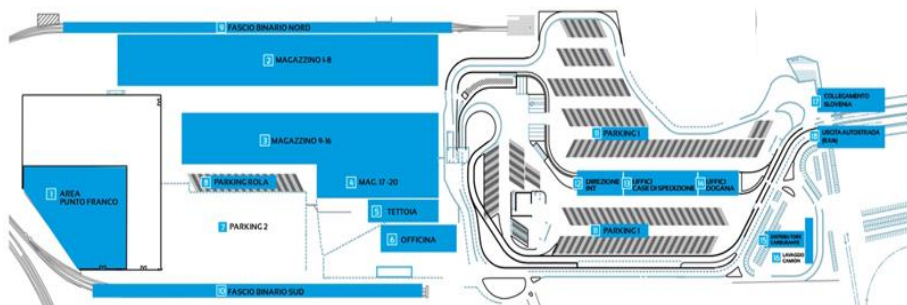
# La gestione degli spazi di Interporto di Trieste

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 Ferneti e ad una attenta gestione delle infrastrutture complessive in tema di sicurezza e tutela ambientale.



Al 31.12.2025 la percentuale di occupazione raggiungeva ca. il 99,4% 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 degli 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 operativi.

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 vengono sostenuti investimenti di adeguamento dimensionale e tecnologico degli 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).

Nonostante la necessità di disporre di spazi destinati a piazzali operativi, per Interporto Trieste rimane centrale il tema della salvaguardia e dell'incremento delle aree verdi. In quest'ottica, nel 2025 sono state realizzate nuove piantumazioni all'interno del sito FREEste.



Le conclusioni e gli  
obiettivi per il futuro



# Conclusioni

Nel formulare le conclusioni della presente Relazione di Sostenibilità, si ritiene opportuno evidenziare i principali risultati conseguiti dalla Società nel corso degli ultimi anni.

Elemento centrale e determinante di un significativo processo evolutivo è rappresentato dall'acquisizione nel 2017 di una parte rilevante dello stabilimento Wärtsilä, pari a circa 230.000 metri quadrati, sito nel Comune di Bagnoli della Rosandra, che ha di fatto consentito di raddoppiare 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 sotto il profilo industriale..

Un'ulteriore operazione significativa è rappresentata dall'acquisizione nel 2018 dell'Interporto di Cervignano del Friuli realizzata attraverso il conferimento da parte del socio Friulia S.p.A.. L'assunzione del controllo della società è finalizzata a generare sinergie all'interno della Piattaforma Logistica Regionale, anche mediante il coinvolgimento delle infrastrutture logistiche presenti sul territorio e di primari operatori internazionali attivi nel settore del trasporto e della movimentazione delle merci.

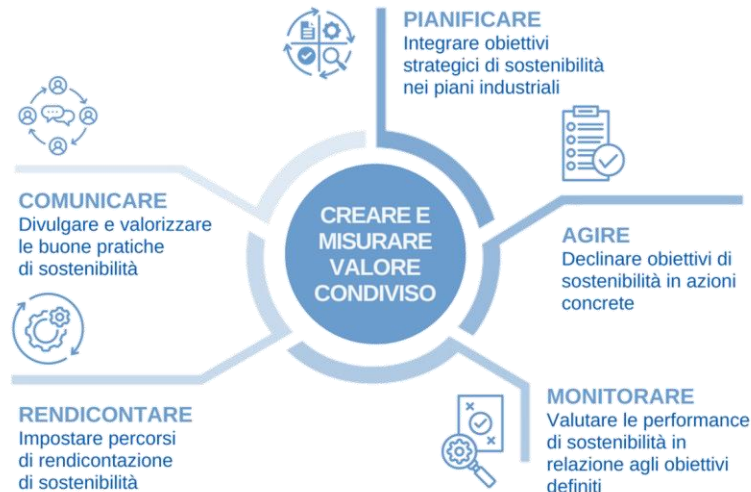
L'obiettivo di valorizzare il sito di Bagnoli della Rosandra, attraverso la predisposizione di infrastrutture idonee ad ospitare attività industriali in regime di Punto Franco Internazionale, si è concretizzato nel 2022 con l'insediamento della BAT (British American Tobacco), accompagnato dalla realizzazione di un magazzino automatizzato da parte di Interporto e dagli interventi di revamping delle infrastrutture esistenti, incluso il raccordo ferroviario.

A fine 2025 si è avviato l'iter relativo ad un nuovo insediamento industriale, Shindan S.p.A., una joint Venture tra Danieli S.p.A. e la giapponese Shinagawa.



Si intende evidenziare come, grazie a una lungimirante strategia aziendale e a una mirata gestione operativa, Interporto si trovi oggi inserito in un percorso di costante crescita, pur operando in un contesto di mercato sempre più complesso. Tale scenario risente dell'instabilità del quadro geopolitico internazionale, con particolare riferimento al perdurare delle tensioni in Ucraina, nel Medio Oriente e nel Mar Rosso, che contribuiscono a rendere più incerta la definizione delle prospettive evolutive del contesto congiunturale globale.

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



L'Azienda ha da sempre attribuito primaria rilevanza alla tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori, promuovendo nel tempo un contesto organizzativo improntato alla condivisione, alla responsabilità diffusa e alla cooperazione.

In tale prospettiva, la Società intende proseguire con determinazione lungo un percorso di miglioramento continuo, coniugando la propria evoluzione dimensionale con il rafforzamento della qualità delle relazioni interne e della capacità di ascolto. In particolare, nell'ambito delle proprie strategie di sviluppo, l'Interporto di Trieste si impegna a consolidare modelli organizzativi orientati al benessere delle persone e alla valorizzazione del capitale umano

La salute e la sicurezza rappresentano un ambito prioritario, da presidiare con costante attenzione anche in relazione alle specifiche esigenze dei collaboratori. In una realtà inizialmente caratterizzata da dimensioni contenute e concentrata nel comprensorio di Ferneti, il dialogo diretto con i dipendenti ha costituito un elemento distintivo, favorendo un approccio partecipativo e inclusivo.

In coerenza con tali principi e con le prospettive di crescita della Società, sono periodicamente effettuate valutazioni relative a iniziative in materia di prevenzione e tutela della salute, come l'introduzione di programmi periodici di monitoraggio sanitario.

Tali interventi, tipici di organizzazioni maggiormente strutturate, risultano pienamente coerenti con una visione evoluta del ruolo dell'impresa e con l'impegno verso una responsabilità sociale sempre più ampia e integrata.



Interporto di Trieste, rispetto all'avvio del processo di sviluppo, ha registrato negli anni — in risposta alla crescente domanda di servizi logistici — un progressivo incremento dell'organico, raggiungendo nel 2025 le 38 unità, pressoché raddoppiate nell'arco degli ultimi 13 anni.

La nuova forza lavoro è costituita prevalentemente da addetti alla movimentazione delle merci, impiegati nei due poli operativi dell'Azienda. Parallelamente, si è consolidato il passaggio in ruolo di un numero significativo di lavoratori interinali che avevano già maturato una rilevante esperienza nel medesimo ambito operativo.

In prospettiva, si ritiene che l'attuale assetto organizzativo sia idoneo a sostenere l'ulteriore sviluppo delle attività, anche attraverso il ricorso, ove necessario, a forme di supporto esterno.



In prospettiva, si prevede il consolidamento dell'organico aziendale in coerenza con i potenziali sviluppi relativi alla Piattaforma Logistica Regionale, nel quadro di un progressivo processo di efficientamento organizzativo, orientato alla valorizzazione delle risorse umane già operanti nelle diverse strutture presenti sul territorio.

Un elemento qualificante della struttura organizzativa dell'Interporto di Trieste è rappresentato dalla crescente incidenza di personale laureato, che costituisce un significativo fattore distintivo emerso nel corso degli ultimi anni e contribuisce al rafforzamento del patrimonio di competenze e della capacità gestionale della Società.

Alla luce di quanto esposto, si può affermare che Interporto di Trieste continua a rappresentare, sotto il profilo occupazionale, un significativo fattore di supporto allo sviluppo del territorio, con positivi effetti anche sull'indotto.

In prospettiva, anche grazie alla ulteriore valorizzazione del regime di Punto Franco di Bagnoli della Rosandra, risulterà possibile il conseguimento di ulteriori e più rilevanti obiettivi di crescita occupazionale, con impatti non limitati a marginali incrementi di organico.



L'obiettivo è quello di elevare gli interporti a un "Sistema degli Interporti Regionale", caratterizzato da una governance sostanzialmente unitaria, incentrata su un unico interlocutore/promotore in grado di presentare al mercato globale dei traffici commerciali un'infrastruttura logistica regionale integrata (rete di interporti) e di ottimizzarne l'utilizzo a beneficio dell'intero territorio.

Tale impostazione si inserisce nel più ampio Progetto: Piattaforma Logistica Regionale (P.L.R.).

La Piattaforma Logistica Regionale (P.L.R.) del Friuli Venezia Giulia è un **sistema integrato di infrastrutture, nodi logistici e collegamenti di trasporto** che consente la movimentazione e la distribuzione delle merci tra i mercati italiani, europei e internazionali. Si basa sull'**integrazione tra porti, Interporti, rete ferroviaria, rete autostradale e aree produttive**, configurando il territorio regionale come uno dei principali hub logistici dell'Europa centro-orientale.

Relativamente agli **Interporti**, i soggetti di riferimento sono:

- ❑ **Interporto di Trieste:** hub logistico intermodale situato a Trieste che offre servizi integrati e sostenibili nei 2 terminal intermodali (Ferneti e Bagnoli) strategici per il trasporto tra l'Europa Centro-Orientale e il bacino del Mediterraneo. Oltre a offrire servizi logistici di magazzino, un'area di servizio per il traffico di mezzi pesanti, ha un'importante funzione di *Inland Platform* al servizio del Porto di Trieste, al quale è collegato da un'infrastruttura stradale e da una linea ferroviaria. È nel *Core Network* e nella lista degli interporti a livello nazionale e il terminal di Ferneti è connesso ai corridoi TEN-T.
- ❑ **Interporto di Cervignano:** hub logistico intermodale situato a Cervignano del Friuli che offre servizi di logistica integrata, trasporto merci, magazzinaggio. Funge da *Inland Terminal* del Porto di Trieste e svolge un ruolo di consolidamento e distribuzione per le imprese regionali del Friuli (dove si concentrano quelle di maggiori dimensioni) svolgendo un ruolo di hub per le direttrici del Centro e Nord Europa essendo connesso ai corridoi TEN-T, ai porti e alle principali arterie autostradali. La struttura è gestita da Interporto Cervignano del Friuli S.p.a., società controllata da Interporto di Trieste S.p.A.
- ❑ **Interporto SDAG di Gorizia:** è una piattaforma logistica intermodale offre una gamma completa di servizi per il deposito e il consolidamento di merci secche, deperibili, fresche e congelate, tra cui la gestione della piattaforma refrigerata GOFOODLOG (*Gorizia Food Logistics*). Dispone inoltre di 3 aree di sosta dotate di servizi per autisti, con 550 stalli per il parcheggio di mezzi pesanti. Strategicamente posizionata per gli scambi mitteleuropei con accesso ai Corridoi TEN-T. La gestione è affidata a SDAG S.p.a., società pubblica *in house* del Comune di Gorizia.
- ❑ **Interporto Centro Ingrosso Pordenone:** l'infrastruttura, conforme agli standard europei, comprende tre binari di manovra da 750 m elettrificati, un'asta di manovra e quattro binari operativi, ed è inserito nel Network delle reti TEN-T lungo il corridoio Adriatico-Baltico. L'offerta dell'azienda include servizi di logistica e stoccaggio, servizi all'autotrasporto, un centro doganale. La piattaforma è gestita da Interporto-Centro Ingrosso di Pordenone S.p.a., una società per azioni con capitale e soci prevalentemente pubblici.





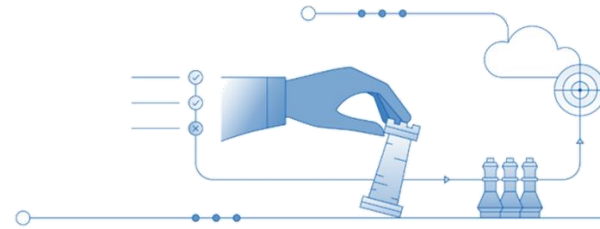
**Nel 2025, anche in collaborazione con Alpe Adria, è stato attivato un nuovo servizio ferroviario tra il Porto di Trieste e Interporto di Cervignano** quale snodo logistico strategico per i flussi di esportazione dall'Austria e dalla Svizzera diretti verso la Turchia e altri mercati situati oltre gli Stretti.

**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 è il sito operativo più performante in termini di tonnellate movimentate.**

**Dal 2024, con l'ultimazione del magazzino BAT, sono state incrementate le attività di logistica a servizio delle attività produttive presso il sito di Bagnoli della Rosandra,** contribuendo a consolidare il positivo trend di crescita di fatturato e marginalità di Interporto.

**Nel corso del 2025 BAT ha portato a regime le 2 nuove linee produttive negli spazi destinati alla trasformazione industriale.**

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



Nel 2025 sono stati realizzati ulteriori investimenti finalizzati al rinnovamento delle infrastrutture gestite, con particolare riferimento al sito di Bagnoli della Rosandra, anche in ragione del potenziale insediamento di nuove attività di trasformazione industriale.

In tal contesto a metà dicembre è stato **siglato il protocollo d'intesa tra Interporto di Trieste S.p.A. e Shindan S.p.A. – joint venture tra Danieli S.p.A. e la giapponese Shinagawa – per la realizzazione di un nuovo polo produttivo nella zona franca di Bagnoli della Rosandra (FREEeste).**

Nel contesto delineato si evidenzia un progressivo consolidamento dei principi dell'Economia Circolare, destinati a ridefinire l'attuale paradigma dell'Economia Lineare, la cui gestione e progressiva riduzione rappresentano una delle principali sfide per il futuro.

La logistica contemporanea è chiamata a sostenere e, ove possibile, anticipare le trasformazioni riconducibili all'Economia Circolare e alla Green Economy, mediante un'attenta analisi dei nuovi modelli produttivi e delle relative implicazioni sulla gestione complessiva delle filiere logistiche.

**In tale prospettiva, assume rilievo strategico la capacità di individuare e intercettare operatori appartenenti alle filiere emergenti, verso le quali è opportuno orientare crescente attenzione, al fine di garantire risposte tempestive e soluzioni operative efficaci, anche nell'ottica di un progressivo efficientamento e accorciamento delle catene di approvvigionamento.**



# Prospettive di sviluppo del Sistema Logistico Regionale

**Le dinamiche in evoluzione a livello nazionale e internazionale rendono necessaria una costante revisione degli obiettivi strategici dell’Azienda, in un’ottica di breve e lungo periodo.**

Interporto di Trieste nasce per rispondere a esigenze di carattere territoriale, in particolare dei Comuni di Trieste e Monrupino, maggiormente interessati alle criticità legate al transito dei mezzi pesanti presso il principale valico di confine con la ex Jugoslavia. Nel tempo, in relazione ai mutamenti geopolitici dei Paesi limitrofi, le esigenze operative si sono profondamente trasformate e le attività dell’Interporto si sono progressivamente adattate a una domanda sempre più internazionale, evidenziando una significativa capacità di resilienza.

**La presenza nella compagine societaria di Friulia S.p.A., finanziaria della Regione Friuli Venezia Giulia, e di Duisport, operatore di riferimento nella gestione del porto fluviale di Duisburg, ha contribuito a rafforzare il posizionamento strategico della Società, rendendola maggiormente idonea a rispondere alle esigenze del mercato.**

Negli ultimi anni, **l’operatività di Interporto ha beneficiato della crescita del Porto di Trieste**, anche grazie a una strategia di medio periodo sviluppata dall’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale. Tale dinamica ha determinato un significativo incremento dei traffici, con ricadute positive sulle infrastrutture logistiche del territorio e sul loro sviluppo.

**La Regione Friuli Venezia Giulia e l’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale sono impegnate nella costruzione di un sistema integrato tra i *dry port* regionali, con l’obiettivo di realizzare un’unica Piattaforma Logistica Regionale, coerente con le specifiche competenze e specializzazioni dei singoli nodi infrastrutturali.**

Tale sistema si rivolge in particolare ai Paesi dell’Europa centro-orientale, principali destinatari dei flussi merci movimentati attraverso il **Porto di Trieste**. Quest’ultimo, grazie alle scelte strategiche adottate negli ultimi anni e alle dinamiche globali in atto, ha assunto una posizione di assoluto rilievo nel contesto del Mediterraneo, configurandosi come **alternativa credibile rispetto ai principali sistemi portuali del Nord Europa**.

**Non è casuale che dai principali operatori di tali aree provengano manifestazioni di interesse verso il sistema alto adriatico, sempre più riconosciuto come snodo strategico nelle principali direttrici dei traffici internazionali in continua evoluzione.**



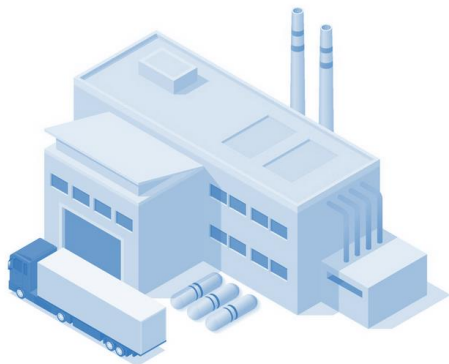
# Prospettive di sviluppo per Interporto di Trieste

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.

Nel 2025 l'iniziativa **B.A.T.** ha continuato la propria crescita e sviluppo incrementando la produzione, il numero di addetti e le superfici occupate con importanti ricadute sul territorio, e dal 2026 si manifesteranno gli effetti del Progetto «**Shindan**».

**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 evidenzia la struttura quale solido «motore» alla base dello sviluppo dell'intero sistema logistico regionale

Il Sistema Logistico Regionale del Friuli Venezia Giulia vive già oggi una ulteriore fase di evoluzione, caratterizzata da un rafforzamento aggiuntivo delle infrastrutture esistenti e da una ancor più rafforzata integrazione tra le diverse piattaforme operative del territorio. L'obiettivo è quello di consolidare un modello logistico unitario e competitivo, in grado di valorizzare le sinergie tra interporti, porti e terminal intermodali, migliorando l'efficienza complessiva dei flussi merci.

In tale contesto, **il sistema è chiamato a rispondere alle nuove dinamiche dei traffici internazionali (dettate dai mutevoli contesti geopolitici) e alle trasformazioni in atto nelle catene logistiche globali, con particolare riferimento alla digitalizzazione dei processi, alla sostenibilità ambientale e all'evoluzione della domanda dei mercati.**

Il rafforzamento del ruolo della Regione come hub logistico strategico nel quadrante centro-europeo rappresenta, in questa prospettiva, un obiettivo prioritario, da perseguire attraverso una crescente integrazione tra infrastrutture, operatori e servizi.



Interporto di Trieste si conferma quale player di rilievo nel sistema degli interporti regionali e intende contribuire in modo significativo allo sviluppo di una Piattaforma Logistica Regionale Integrata, a beneficio dell'intero sistema logistico.

In tale contesto prosegue - con rinnovato vigore - il piano di sviluppo sinergico con Interporto di Cervignano S.p.A., attraverso un più strutturato coordinamento commerciale e amministrativo, finalizzato a rafforzare l'integrazione e l'interazione tra le due realtà.



# INT Interporto di Trieste

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