

Le infrastrutture logistico-intermodali del Portogruarese a servizio della infrastruttura logistica territoriale del Nord Est



CENTRO LOGISTICO Eastgate Park

Con i suoi quasi due milioni di mq, interamente urbanizzati, l'area dell'Eastgate Park, situata a cavallo dei Comuni di Portogruaro e Fossalta, costituisce il più importante sito logistico attrezzato dell'intero triveneto.

L'EGP è il terminale Est della nuova circonvallazione di Portogruaro, raggiungibile direttamente dall'autostrada senza attraversare il centro abitato di Portogruaro.

Il Parco Logistico

- l'Eastgate Park copre un'area di quasi due milioni di mq. Interamente urbanizzata;
- vi si possono realizzare fino a 500.000 mq di superficie coperta.

Sono già stati realizzati tre magazzini-tipo: quello logistico di 32.300 mq (quattro compartimenti), quello industriale di 7.200 mq (quattro unità accorpabili) e quello artigianale di 8.500 mq (24 unità accorpabili).



Centro Logistico Eastgate Park: Via Rivigo, 69 - 30026 Portogruaro (MI) - tel. +39 0421 244422 - info@eastgatepark.it



INTERPORTO DI PORTOGRUARO

L'interporto di Portogruaro insiste su un'area di circa 250 mila mq (zona industriale Noiairi) interconnessa con la ferrovia VE-15. Dispone di un fascio di otto binari di cui tre di presa e consegna di circa di ca 450 ml. Dispone anche di un magazzino logistico di 7.000 mq con altezza sotto trave di undici metri. Il trasporto è di tipo tradizionale (non utilizzato) per merci sfuse.

Il programma di sviluppo prevede il passaggio ad un traffico intermodale unitizzato

- in 1° fase con l'allungamento dei tre binari operativi fino a 550 ml e realizzazione di piazzali attrezzati ed uffici. L'infrastruttura potrà così lavorare fino a 100 mila UTI;
- in 2° fase, si prevede di portare il terminal ad una operatività fino a 400 mila UTI, realizzando un nuovo terminal con due fasci di tre binari di 750 ml ciascuno. L'area è già prevista nel PAT del Comune.

INTERPORTO Portogruaro: Tang. E. Mattei, 14 - 30026 Portogruaro (MI) - tel. +39 0421 276247 - info@interportoportogruaro.it

AUTOPARCO Savo

L'autoparco è operativo su un'area di oltre 30.000 mq.

Dispone di una officina di 325 mq, di un edificio direzionale di oltre 2.000 mq per servizi vari, compresi gli uffici della Dogana. L'area è in una posizione strategica, all'interno dell'area industriale di Noiairi e contigua all'Interporto.

Il Consorzio raggruppa oltre 150 imprese dell'autotrasporto con un parco veicolare di 500 automezzi. Vengono forniti servizi sia alla persona che ai mezzi, tra cui:

- area attrezzata e sorvegliata per la sosta
- officina meccanica, elettrauto e gommista
- fornitura gasolio e AdBlue h 24
- carrozzeria industriale e autolavaggio

Il programma di sviluppo prevede: un nuovo impianto carburanti (gen 2014) ed una palazzina di 600 mq con mensa ed altri servizi alla persona.



AUTOPARCO Savo: Tang. E. Mattei, 14 - 30026 Portogruaro (MI) - tel. +39 0421 276795 - ufficio@consorziosavo.it

Obiettivo: razionalizzare e mettere in rete le infrastrutture esistenti

Per **infrastruttura logistica territoriale**, il disegno di legge - pdl - sugli Interporti intende "il complesso delle infrastrutture e dei servizi presenti su un territorio interregionale, destinati a svolgere funzioni connettive di valore strategico per l'intero territorio nazionale".
 Per **interporti** il pdl intende il complesso organico di infrastrutture e di servizi integrati di rilevanza nazionale gestito da un soggetto imprenditoriale che opera al fine di favorire la mobilità delle merci tra diverse modalità di trasporto.
 Il pdl logistico e interporti prevede anche un secondo livello, le "infrastrutture intermodali" intese come "ogni infrastruttura, lineare o nodale, funzionale alla connettività della piattaforma logistica".

Gli studi preliminari per una infrastruttura logistica intermodale nel Veneto Orientale (modesta porzione della Provincia di Venezia) hanno evidenziato che un bacino di utenza di appena 400.000 abitanti ed un tessuto produttivo più agricolo che industriale, seppure con ben 12 milioni di presenze turistiche delle spiagge, è un ambito produttivo e di consumo troppo ristretto per una infrastruttura logistica intesa come **hub logistico** (prevalentemente pluricentrico) od una "infrastruttura logistica territoriale (meglio se di ambito interregionale)".

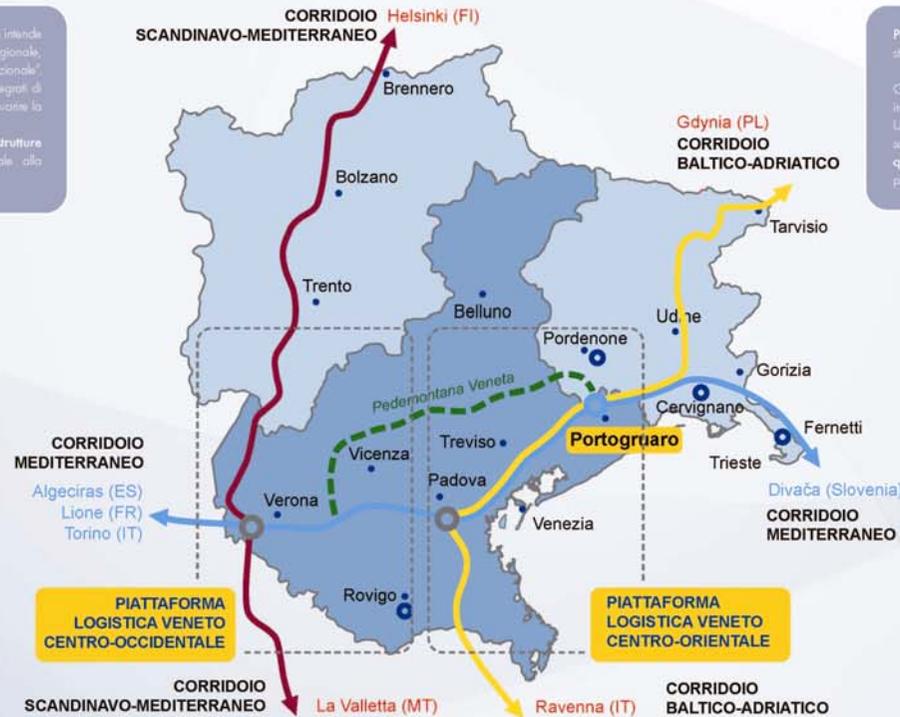
Quale potrebbe essere un ambito economico e geografico proponibile e sostenibile, coerente con gli indirizzi europei, nazionali e regionali?

Forse l'ambito da prendere in considerazione è il Veneto centro-orientale più il Friuli-VG.

Traffici di un ambito che conta quattro milioni di residenti/consumatori, dall'ambito produttivo più forte del Veneto che è attraversato da ben due corridoi europei:

il Mediterraneo: Algeciras, Lione, Torino, Venezia, Trieste, Divaca e il Baltico-Adriatico: Helsinki/Ravenna. L'ambito è dotato di un sistema stradale e ferroviario passeggeri-merci di livello primario, di due grandi porti di cui uno a livello europeo e del terzo aeroporto italiano. La presenza turistica (Veneto+Friuli) salgono da 12 a 20 milioni e la domanda di distribuzione a livello di citylogistics si imporrebbe impetuosa.

La nuova pedemontana veneta chiuderà il cerchio di una rete viaria primaria di livello unico in Italia.



Per "hub principali della logistica la Regione Veneto" intende "le aree circostanti le stazioni ferroviarie della rete metropolitana regionale e i caselli autostradali".

Gli hub logistici previsti dalla proposta di PTFC Veneto sembrano non coerenti con gli indirizzi europei e nazionali. Troppo numerosi e a servizio di bacini ridotti.
 Una proposta, che parte dalla stessa Unità Logistica della Regione Veneto, molto sostenuta a livello di Veneto Orientale, prevede due grandi ambiti territoriali logistici: quello centro-orientale proiettato verso il Friuli-VG e quello centro-occidentale proiettato verso il Trentino AA e la Provincia di Bassano.

Mancano all'appello due sole opere: il Casello di Alvisopoli sull'A4 e la elettrificazione della linea ferroviaria Portogruaro-Casarsa.

Le strutture logistiche sono ben diffuse, quelle intermodali (l'interporto Padova per l'intermodalità marittima e quello di Verona per la stradale) necessitano solo di essere coordinate con la struttura di Portogruaro e con le strutture titolone di Cervignano, Pordenone e Fiume S. Anna.
 Il tutto richiede una regia programmatica di livello nazionale o interregionale ed europeo.

In una programmazione di tale livello trovano posto ed utilità le infrastrutture logistico-intermodali del Portogruarrese: l'interporto di Portogruaro, l'autoparco SAVO e la piattaforma logistica Eastgate Park.

Lo sforzo delle due Regioni Veneto e Friuli-VG dovrebbe essere solo l'inizio di un percorso che avrebbe bisogno di una iniziativa di approfondimento e di condivisione con i livelli locali di gestione del territorio e di produzione e di rappresentanza produttiva e sociale, nonché con tutti gli stakeholders a livello di Veneto, di Triveneto e di regioni frontaliere (Catinzia e Slovenia), in coerenza con il nuovo piano nazionale delle piattaforme logistiche e degli interporti e del nuovo piano europeo per le TEN-T.
 Il contesto dovrebbe essere quello europeo del progetto DAB Multiplatform (sistema di piattaforme multimodali tra il Danubio, l'Adriatico e il Mar Nero) già a metà del suo disegno e che dovrebbe essere sponsorizzato dalle due Regioni Veneto e Friuli che di detto progetto DAB Multiplatform sono partner essenziali.