

REGIONE VENETO

PROVINCIA VENEZIA

COMUNE DI PORTOGRUARO

COMUNE DI FOSSALTA

**LAY-OUT del TERZO POLO
INTERPORTUALE E LOGISTICO
DEL VENETO ORIENTALE**

Executive Summary

30 settembre 2013

FONDO SPAZIO INDUSTRIALE
PORTOGRUARO INTERPORTO
CONSORZIO GESTIONE S.A.V.O.

Studio 1. Studio Ing. Munari

Indice

Lay-out di una infrastruttura logistico-intermodale nel Veneto Orientale

1. PREMESSE

2. RICOGNIZIONE DELLO STATO ATTUALE

- 2.1 Portogruaro Interporto
- 2.2 Autoporto SAVO
- 2.3 Eastgate Park

3. POLO INTERPORTUALE

- 3.1 Prima fase progettuale del terminal intermodale
- 3.2 Seconda fase progettuale del terminal intermodale
- 3.3 Sintesi della proposta progettuale e stima dei costi
- 3.4 Autoporto SAVO – Centro Servizi

4. POLO LOGISTICO

- 4.1 Il lay-out delle zonizzazioni funzionali
- 4.2 Nuovo servizi
- 4.3 Le caratteristiche dei servizi

5. CITY LOGISTICS

- 5.1 Finalità ed obiettivi
- 5.2 Contenuti della proposta
- 5.3 I soggetti e le loro azioni
- 5.4 Tempi e fasi di attuazione
- 5.5 Il caso di Padova – Cityporto

6. CONCLUSIONI

- 6.1 La piattaforma logistica-interportuale
- 6.2 L'impianto terminalistico di Noiari
- 6.3 L'autoporto del Consorzio Savo
- 6.4 L'Eastgate Park
- 6.5 Per concludere

7. ALLEGATI

Obbiettivi

Lay-out del terzo polo interportuale e logistico del Veneto orientale che indichi le potenzialità teoriche delle infrastrutture e delle aree urbanisticamente idonee, per accogliere un interporto di valenza nazionale che risponda agli standard del nuovo piano regionale e nazionale degli interporti.

Il lay-out dovrà individuare le funzioni, le quantità e i soggetti pubblici e privati da coinvolgere per la redazione del progetto di massima/masterplan sulla scorta dei dati di traffico, di capacità delle infrastrutture viarie e ferroviarie esistenti e finanziate, delle potenzialità di import ed export del bacino di utenza del Veneto Orientale/Nord Est Italiano, in possesso dei singoli soggetti o da acquisire opportunamente da terzi fornitori nonché le relative ricadute occupazionali.

Tra le funzioni del nuovo polo interportuale-logistico dovranno essere ricomprese non solo le funzioni classiche della intermodalità ferro-gomma e della logistica ma anche alcune nuove esigenze quali la retroportualità, lo stoccaggio del “freddo” e le funzioni distributive di *city logistics* a servizio delle spiagge adriatiche di bacino.

Attività preliminari

alla redazione di un lay-out del terzo polo interportuale e logistico del Veneto Orientale:

- analisi ricognitoria dello stato attuale delle infrastrutture del polo interportuale e logistico e redazione di tabelle per il dimensionamento delle potenzialità:
 - terminal intermodale (Interporto Portogruaro);
 - polo logistico (Eastgate Park);
 - autoparco (Consorzio SAVO);
- sviluppo ipotesi progettuale ampliamento polo interportuale, con realizzazione di binari fino a 550 metri di lunghezza utile mediante semplice prolungamento degli attuali binari dedicati al carico/scarico delle UTI, oppure apportando una sostanziale modifica della radice del terminal, con redazione tabelle per il dimensionamento delle potenzialità teoriche e rilievo delle criticità della soluzione;
- sviluppo ipotesi progettuale ampliamento polo interportuale, con sviluppo binari fino a 750 metri di lunghezza utile, con redazione tabelle per il dimensionamento delle potenzialità teoriche e rilievo criticità della soluzione;
- individuazione delle zonizzazioni delle funzioni nell’ambito del polo logistico;
- individuazione delle funzioni possibili nell’ambito dell’autoparco.

1^ FASE PROGETTUALE POLO INTERPORTUALE

Definizione interventi 1^ FASE - Lay Out funzionale ed operativo di un terminal intermodale con potenzialità di movimentazione pari a 100.000 TEU

Premesso che lo standard della lunghezza europea di un treno merci è ormai da diverso tempo definita sul valore di 550 metri con proiezione, nel medio termine, di arrivare a lunghezze di 650/750 metri (vedere linee guida Hupac) e considerato che la lunghezza dei binari attuali nel terminal di Portogruaro Interporto è di circa 450 metri la ridefinizione del lay-out dell'interporto deve verificare la fattibilità, in prima analisi, di poter ampliare tali binari esistenti fino ad una lunghezza minima di 550 metri, per la compatibilità dell'attuale standard europeo dei convogli ferroviari e la possibilità, nel medio termine, di realizzare un terminal intermodale con lunghezza dei binari pari ad almeno 750 metri.

Primo studio

Prolungamento dei binari fino a 550 metri, è possibile con due soluzioni alternative; entrambe presentano impedimenti di natura differente nella loro effettiva fattibilità come di seguito specificato:

Prolungamento dei binari fino a 550 metri, è possibile con due soluzioni alternative; entrambe presentano impedimenti di natura differente nella loro effettiva fattibilità come di seguito specificato:

- a) prolungamento verso sud degli attuali tre binari operativi, occupando così l'intera area prevista per un nuovo razionale ed efficiente ingresso al terminal; tale soluzione, di facile realizzazione, si sviluppa completamente all'interno del lotto di pertinenza del terminal e nel contempo, però, ne condiziona il lay-out del futuro nuovo accesso al terminal con una modesta limitazione della sua composizione;
- b) modifica sostanziale della radice degli attuali binari per ottenere uno sviluppo degli stessi tre binari operativi, di cui al punto precedente, con lunghezza di 550 metri; tale soluzione, fermo restando la flessibilità compositiva del lay-out relativo al nuovo accesso, presenta la difficoltà di dover acquisire nuovi terreni, su cui insistono anche dei fabbricati, previo nuovo acquisto di circa 10.000 mq di terreno e con relativa indeterminatezza di tempi e costi di realizzo.

In questa soluzione convivono nel medesimo sito il terminal intermodale (container e casse mobili) e il terminal merci sfuse.

La potenziale capacità di movimentazione in tale terminal intermodale è dell'ordine di circa 100.000 TEU, a condizione che siano realizzati anche alcuni servizi accessori.

La soluzione funzionalmente ottimale sarebbe quella descritta nella lettera b) ma risulta essere più difficile da realizzare rispetto alla soluzione decritta nella lettera a).

Ai fini di questo studio, pertanto, si sceglie di sviluppare il progetto di ampliamento del terminal mediante semplice prolungamento dei binari, così come descritto nella lettera a).

La valutazione della potenzialità di un terminal intermodale nella movimentazione di UTI può essere effettuata mediante l'individuazione della capacità, teorica ed effettiva delle infrastrutture ed attrezzature attraverso tre parametri caratteristici:

- **il limite di stoccaggio delle UTI:** rappresenta il numero massimo di stoccaggio temporaneo delle UTI all'interno del terminal, limite condizionato dalla superficie dell'area a disposizione e dal tempo di permanenza dell'UTI nel terminal prima di essere inoltrata con altra modalità di trasporto;
- **il limite di circolazione delle UTI:** rappresenta il numero massimo di carri ferroviari e quindi di UTI che possono essere movimentate all'interno del terminal in funzione dello sviluppo dei binari di carico/scarico disponibili e delle attrezzature a disposizione per la relativa movimentazione;
- **il limite di movimentazione delle UTI:** rappresenta il numero massimo di UTI che possono essere movimentate esclusivamente in funzione delle attrezzature a disposizione.

Il numero minimo fra questi tre limiti rappresenta la capacità di movimentazione di UTI del terminal intermodale.

La capacità teorica dell'attuale terminal, nell'ipotesi di movimentazione di container, in funzione delle aree dedicabili allo stoccaggio dei container stessi ed allo sviluppo dei binari è di 90.000 TEU/anno a condizione di implementare adeguatamente le attrezzature necessarie per il sollevamento (autogrù, carrelli).

Interventi da realizzare ed attività da mettere in atto

- prolungamento binari fino a 550 metri (almeno) mediante modifica della radice del terminal (con acquisizione di ulteriore terreno pari a circa 10.000 mq) o mediante semplice prolungamento dei binari esistenti fino al limite sud del lotto;
- realizzazione di un accesso stradale dedicato al terminal con caselli per controllo accessi;
- realizzazione di un parcheggio per sosta temporanea per autoarticolati trasporto container;

- realizzazione di uffici operativi per operatori;
- realizzazione di servizi alla persona (centro servizi);
- realizzazione di servizi ai mezzi stradali;
- informatizzazione del terminal intermodale;
- realizzazione officina meccanica per riparazione container/casse mobili;
- vendita container/casse mobili;
- attività di consolidamento/deconsolidamento container in edifici, anche raccordati, posti in prossimità del Terminal;
- definizione ed implementazione dei servizi di dogana;
- gestione del Terminal Container e gestione del Terminal Stradale nell'ambito del quale saranno stoccati i container vuoti, in attesa di andare al riempimento, e quelli di ritorno dallo svuotamento;
- gestione dei servizi di manutenzione, riparazione, lavaggio, fumigazione ecc. dei container;
- servizio di noleggio e vendita container alla clientela del terminal;
- servizio di manovra ferroviaria dei convogli da e per il Terminal Container;
- servizio di raccordo della Zona Industriale.

La capacità teorica dell'attuale terminal, nell'ipotesi di movimentazione di container, in funzione delle aree dedicabili allo stoccaggio dei container stessi è di 100.000 TEU/anno.

2^ FASE PROGETTUALE POLO INTERPORTUALE

Definizioni interventi 2^ FASE (futura) - Lay Out funzionale ed operativo di un terminal intermodale con potenzialità minima di movimentazione pari a 400.000 TEU

Realizzazione di binari fino a 750 metri a sviluppo rettilineo (per ottimizzare successive installazioni di gru a portale eventualmente necessarie in fasi successive della vita del terminal intermodale), a breve prossimo standard europeo di lunghezza ammissibile di convogli ferroviari per traffico combinato,

è possibile esclusivamente con la realizzazione di un nuovo terminal intermodale da raccordarsi alla stazione ferroviaria mediante l'attuale raccordo di manovra esistente in posizione parallela alla linea di corsa.

In questa soluzione si potranno suddividere le attività di terminal intermodale e terminal per merci sfuse su due aree separate visto e considerato le diverse peculiarità che le stesse debbono avere

La potenziale capacità di movimentazione in un nuovo terminal intermodale, con due fasci di binari ciascuno con due binari operativi di lunghezza di 750 metri dell'ordine di 400.000 TEU, con movimentazione con autogru semoventi, capacità che può essere ancora incrementata nel caso in cui si installino due coppie di gru a portale

Secondo studio

Interventi da realizzare ed attività da mettere in atto

- realizzazione di un nuovo del terminal intermodale secondo i prossimi standard europei, con sviluppo dei binari fino a 750 metri raggruppati in fasci di binari servibili da gru a portale per carico/scarico e messa in deposito delle grandi unità di carico;
- predisposizione per installazione di gru a portale;
- predisposizione di aree di sosta di container a temperatura controllata;
- potenziamento/ampliamento parcheggio sosta autoarticolati;
- potenziamento/ampliamento palazzina operatori e servizi;
- trasformazione dell'attuale terminal in un terminal per merci sfuse.

Ulteriore intervento Sviluppo di un centro servizi alla persona e ai mezzi

Il Consorzio SAVO, società che gestisce l'autoporto, ha in programma un potenziamento dell'autoporto esistente con la realizzazione di un idoneo centro servizi alla persona e ai mezzi mediante:

- un'area attrezzata da ultimare, destinata alla sosta dei veicoli, recintata e vigilata con i punti di entrata ed uscita controllata

attraverso l'utilizzo di tessere magnetiche o tessere/apparecchiature con microchip, leggibili in radio frequenza, rilasciate ad ogni utilizzatore, dotata di impianto di illuminazione tale da garantire buone condizioni di visibilità e di sicurezza, specialmente nelle ore notturne, che comprenderà un numero di circa 90 stalli totali.

- una zona attrezzata per la manutenzione già funzionante, autogestita del veicolo, un impianto di lavaggio veicoli, un impianto di lavaggio cisterne in funzione, una zona da destinare ai mezzi di soccorso, un “fabbricato autofficina” nel quale verranno realizzati: un'autofficina meccanica, un gommista, un elettrauto, un carrozziere; l'accesso a questa zona potrà essere indipendente dall'area di sosta attrezzata, ripristinando un passo carraio che attualmente non viene utilizzato.
- un ulteriore “fabbricato servizi” a più piani nel quale verranno realizzati: un servizio bar, un servizio di ristorazione, dei servizi igienici, dei servizi docce, una lavanderia a gettoni, dei locali a servizio dell'utenza, uno spaccio di prodotti per i consorziati, una rivendita di giornali, una mini foresteria, un mini primo soccorso;
- un “fabbricato servizi logistici”, già esistente, nel quale ci sono gli uffici di alcuni soci autotrasportatori, della società Interporto, del Consorzio SAVO e della Sezione Doganale;
- un'area di servizio pubblica per la distribuzione dei carburanti a tutti gli automezzi.

FASE PROGETTUALE POLO LOGISTICO

Definizione interventi per la messa a regime del polo logistico nella sua infrastrutturazione attuale

- definizione di un lay-out funzionale idoneo per l'insediamento di varie tipologie di operatori del trasporto merci quali corrieri e spedizionieri, oltre a insediamento di operatori della logistica distributiva/intensiva;
- realizzazione centro servizi;
- realizzazione piattaforme per corrieri/spedizionieri;
- realizzazione piattaforma per distribuzione urbana nelle località turistiche dell'alto adriatico;
- realizzazione piattaforme per logistica distributiva o intensiva;
- definizione di una società di gestione necessaria per offrire servizi di logistica, così come sempre più richiesto dal mercato, e non solo la fornitura di un mero contenitore (magazzino).

La Logistica

Considerazioni in merito alla fornitura di servizi logistici.

E' opportuno considerare che qualora si addivenga alla determinazione di offrire alla clientela il servizio di gestione delle merci del cliente si devono tenere in considerazione alcuni elementi che assumono i connotati di priorità.

Innanzitutto al cliente offiremo un servizio complesso che può comprendere:

1. Studio delle problematiche del cliente, delle merci che saranno affidate con la predisposizione di soluzione dei problemi che vengono proposti.
2. Disponibilità di spazi idonei a ricevere le merci che ci saranno affidate.
3. Disponibilità di strumenti di gestione delle merci che ci saranno affidate in deposito (software gestionale degli ingressi, delle manipolazioni delle merci in giacenza, delle estrazioni delle merci per l'inoltro alla destinazione delle stesse).
4. Disponibilità degli operatori ai quali affidare fasi importanti della gestione delle merci in giacenza (Cooperative alle quali affidare la movimentazione interna ai magazzini, la gestione di fasi amministrative, la eventuale gestione dei trasporti).
5. La definizione di contratti che regolino i rapporti con il cliente per il deposito delle merci, per lo svolgimento delle funzioni attribuite, per l'affidamento dei servizi ai fornitori quali: Movimentazione nei magazzini, funzioni amministrative connesse, pulizie, guardiana, trasporto, ecc. ecc..

Studio delle esigenze del cliente, delle merci che saranno affidate con la predisposizione di soluzione dei problemi che vengono proposti.

Relativamente ai problemi indicati al **primo punto** è indispensabile considerare che la soluzione degli stessi è legata all'individuazione esatta di quali sono le caratteristiche delle merci affidate in deposito, delle manipolazioni alle quali le stesse merci dovranno essere sottoposte, alla modalità con cui le stesse merci saranno stoccate ed estratte dai magazzini, all'organizzazione dell'impresa che ci affida in deposito le merci, ai propri bisogni ed alle aspettative che la stessa esprime nel momento in cui affida il proprio magazzino ad un **operatore della logistica** quale intendiamo essere. Per affrontare queste problematiche è indispensabile disporre di competenze professionali adeguate con le quali effettuare le appropriate analisi e definire le più opportune soluzioni. Poiché nel mercato non è facile incontrare tali figure sarebbe opportuno che l'azienda si dotasse di **uno staff** di consulenti che affianchino le persone che l'azienda intende dedicare alle attività logistiche con i quali costruire le più appropriate soluzioni ai problemi che di volta in volta vengono affrontati in modo tale che nel tempo l'azienda si metta nella condizione di operare in autonomia.

Spazi idonei

Per operatore cliente che acquisisce un magazzino all'interno del quale intende collocare la propria merce;

Per operatore che intende depositare le proprie merci all'interno di un magazzino ove giacciono merci anche di altri operatori.

Strumenti di gestione merci in deposito Con l'affidamento delle merci si assume la qualifica di depositari.

Gestione della contabilità di magazzino che permetta in qualsiasi momento di identificare la consistenza delle merci giacenti nel magazzino dotandoci di specifici mediante pacchetti software che, integrati con le modalità prescelte per la formazione delle liste di estrazione permettano la corretta gestione del magazzino e la più appropriata modalità di gestione delle spedizioni (Codici a barre ecc.).

Sulla base delle esperienze incontrate con maggiore frequenza l'impostazione di tale attività è strettamente connessa con le procedure organizzative e di software del proprietario delle merci il quale, si farà carico della fornitura di tali strumenti. Particolare attenzione deve essere rivolta alle problematiche assicurative legate all'attività di logistica.

Operatori gestione merci in giacenza La quasi totalità degli operatori della logistica si avvale, per molte delle attività legate alle merci di particolari fornitori, le cooperative. Tale presenza è molto diffusa in quanto la legislazione vigente acconsente a tale tipologia di impresa di operare con propri soci all'interno di altre aziende per

lo svolgimento di particolari attività. Si può, pertanto, incontrare una diffusa presenza di cooperative che dispongono di persone preparate, di mezzi adeguati e di una rilevante esperienza maturata su questo settore che andrà dalla movimentazione delle merci, alla pulizia dei magazzini, alla manipolazione delle merci, fino al trasporto delle stesse.

E' conveniente avere più fornitori su questo fronte, preferibilmente scelti fra gli operatori locali senza acconsentire che i fornitori che sceglieremo a loro volta subappaltino i lavori ad altre cooperative perchè qualora ciò fosse consentito correremmo il rischio di vedere ridotto la qualità delle prestazioni stesse.

I servizi di logistica: Fornitura di aree attrezzate e di servizi completi di gestione;
Gestione di stoccaggio, handling, distribuzione primaria e secondaria;
Implementazione e gestione di servizi informatici.

Le attività nei servizi di logistica

- Logistica di ingresso;
- Warehousing;
- Packanging;
- Logistica di uscita;
- Distribuzione.

Ciascuna attività comprende una serie di operazioni

Logistica di ingresso:

- Trasporti da fabbriche;
- Pratiche doganali;
- Stoccaggio allo stato estero;
- Controllo qualità;
- Gestione carichi.

Warehousing:

- Immagazzinaggio;
- Pianificazione fabbisogni;
- Applicazione BARCODE;
- Gestione resi e danneggiati.

Packanging:

- Lavorazione accessori;
- Termoretrazione;

- Confezionamento.

Logistica di uscita:

- Stampa documenti di trasporto;
- Personalizzazione prodotto;
- Consolidamento ordini;
- Imballaggio;
- Rilevazioni matricole;
- Stampa Bordereau di spedizione;
- Misurazione prestazioni.

Distribuzione:

- Trazione;
- Distribuzione capillare;
- Gestione contrassegno;
- Gestione ritiri e resi;
- Gestione giacenze;
- Gestione appuntamenti.

Sistemi informativi

Nel settore dei servizi di logistica l'utilizzo di nuove tecnologie per migliorare il flusso delle informazioni determina l'efficienza e l'efficacia del sistema logistico complessivo.

CITY LOGISTICS

SCHEMA SINTETICO DEL PROGETTO

- Finalità e obiettivi**
- Al fine di ridurre l'impatto ambientale dei veicoli commerciali nei centri abitati (delle località di villeggiatura costiera) si studia la realizzazione di una piattaforma logistica ubicata presso il Polo Logistico di Portogruaro.
- La piattaforma sarà aperta a tutti gli operatori.
- I benefici attesi saranno: la riduzione dell'inquinamento, il miglioramento delle condizioni di lavoro degli addetti del settore del trasporto delle merci, il mantenimento delle attività di produzione e di commercio inserite nel tessuto urbano, la conservazione del dinamismo e della vitalità della città, il miglioramento delle difficoltà incontrate dalle aziende di trasporto e di commercio nelle funzioni di distribuzione, la fluidificazione e la riduzione della circolazione dei veicoli.
- L'obiettivo è quello di promuovere la creazione di spontanee organizzazioni del sistema distributivo delle merci nei centri abitati, finalizzate ad unificare il sistema distributivo per particolari nicchie di mercato, in modo da concentrare il trasporto merci su mezzi dotati di maggiore efficienza ambientale (veicoli ecocompatibili) e con minore impatto sul traffico. A tal fine sarà possibile avviare un processo di concertazione fra i trasportatori locali ed altri operatori della distribuzione urbana, in modo tale che, in una fase successiva, sia possibile ipotizzare anche un consorzio/associazione di operatori che svolga la funzione di "distributore urbano" delle merci.
- Contenuti della proposta**
- Il progetto si propone di:
- sviluppare processi di concentrazione della domanda di beni da parte delle unità locali dell'area urbana dei paesi della costa dell'alto Adriatico e del centro storico in particolare;
 - avviare un processo di concertazione fra trasportatori locali ed altri operatori della distribuzione urbana;
 - organizzare la distribuzione fisica dei beni in modo da ottimizzare le risorse di trasporto impiegate, in primo luogo attraverso l'impiego di una piattaforma logistica adeguatamente attrezzate e fornita dei supporti informativi e telematici moderni;
 - favorire la costituzione di una entità societaria neutrale, dotata nella 1^a fase di alcuni mezzi leggeri a basso o nullo impatto ambientale;
 - organizzare un Soggetto gestore che sia dotato di risorse e professionalità e che dia garanzie di neutralità ed imparzialità;
 - realizzare un servizio urbano di distribuzione delle merci effettuato da una flotta di veicoli ecologici (alimentazione a metano o elettrica).

I Soggetti e le loro azioni I soggetti interessati dall'iniziativa potranno essere: una società di gestione del polo interportuale e logistico, le Amministrazioni Pubbliche dei comuni rivieraschi dell'alto Adriatico, il Comune di Portogruaro e di Fossalta, la Provincia di Venezia, la Camera di Commercio di Venezia ed altri soggetti.

Le azioni attivate dai singoli Soggetti potranno essere le seguenti:

- la società di gestione del polo interportuale e logistico si attiverà per la realizzazione di una piattaforma logistica attrezzata ubicata presso il polo interportuale-logistico e a gestire la piattaforma avvalendosi del supporto degli operatori della logistica;
- le Amministrazioni Pubbliche dei Comuni interessati si impegneranno a fornire il supporto necessario per la campagna di comunicazione e sensibilizzazione, predisporre un piano di revisione/implementazione delle aree per carico/scarico nei Centri Abitati e riorganizzare in modo favorevole (facilitando l'utilizzo di vie preferenziali come le corsie riservate ed i varchi elettronici e garantendo l'accesso alla eventuale ZTL per tutte le 24 ore) il sistema viario di accesso.

Fasi e tempi di attuazione Il progetto si potrà sviluppare in due fasi successive:

- una prima fase, sperimentale, della durata di 18/24 mesi, nella quale avviene l'attuazione del progetto pilota che prevede la realizzazione e l'attivazione di una piattaforma logistica e l'acquisizione mezzi a basse emissioni inquinanti, nel quale con un numero minimo di veicoli viene servita un primo nucleo di Centri Abitati;
- una seconda fase successiva, nella quale, con riferimento all'intera zona costiera dell'Alto Adriatico, le potenzialità della piattaforma ed il numero dei veicoli cresceranno proporzionalmente alle esigenze riscontrate.

Lo studio di fattibilità L'obiettivo dello studio di fattibilità deve essere la realizzazione di un modello efficiente di distribuzione

L'obiettivo dello studio di fattibilità deve essere la realizzazione di un modello efficiente di distribuzione urbana delle merci nell'ambito dei centri abitati dei comuni della riviera dell'alto Adriatico, al fine di:

- attivare un canale di comunicazione tra enti locali ed operatori (ponte tra domanda ed offerta)
- efficientare il rapporto fornitore-cliente
- aumentare la competitività del sistema urbano
- ridurre i livelli di congestione del traffico soprattutto nel centro storico
- ridurre le emissioni inquinanti
- ridurre i costi di distribuzione
- incrementare il livello di sicurezza di persone e merci

Pertanto, lo studio di fattibilità deve perseguire i seguenti obiettivi specifici:

- a) identificare le criticità ed i vincoli progettuali che, una volta rimossi, permettano di costituire un modello societario per la distribuzione delle merci nelle città (salvaguardando l'ambiente);
- b) studiare e definire la più efficace struttura organizzativa supportata da adeguate tecnologie innovative, sia hardware che software per il sistema in esame (modello tecnico-organizzativo);
- c) predisporre un adeguato business plan per il lancio dell'iniziativa.

CONCLUSIONI

UNA PIATTAFORMA LOGISTICO-INTERPORTUALE PER IL VENETO ORIENTALE

Un medio-grande interporto che si candidi ad essere una infrastruttura interportuale a servizio di una “piattaforma logistica” molto vasta” per sua natura e vocazione deve essere il terminale di partenza o di arrivo di treni blocco oppure un hub dove i treni blocco si scompongono e ricompongono per la distribuzione via gomma o per una ripartenza via ferro. Mentre una infrastruttura logistica vera e propria, anch’essa a servizio magari della stessa “piattaforma logistica territoriale” di riferimento non necessariamente deve essere contigua alla infrastruttura interportuale.

La sua alimentazione/movimentazione, in entrata ed uscita, può avvenire indifferentemente per “gomma”, per “ferro” o per “acqua”.

Diversa è la vocazione di un “autoporto” quale quello del Consorzio SAVO. La contiguità di un autoporto alla infrastruttura logistica o intermodale è quasi naturale, l’ideale sarebbe che tutte e tre le infrastrutture fossero contigue.

Il terminal ferroviario (interporto) di Noiori è allo stato uno “scalo merci ferroviario” per il trasporto ferro-gomma di merci rinfuse, soprattutto di prodotti agricolo-alimentari, con nessun traffico intermodale inteso in senso stretto (treni blocco, distanze superiori ai 350 km, ecc.).

L’IMPIANTO TERMINALISTICO DI NOIARI

L’infrastrutturazione dello scalo merci può essere adeguatamente implementato fino a divenire una infrastruttura interportuale a livello delle principale infrastrutture nazionali.

Gli attuali binari operativi di 450 ml possono essere portati ad una lunghezza operativa di 550 ml sia modificando la radice (soluzione ottimale funzionalmente ma più difficile da realizzare per difficoltà nell’acquisizione di nuove aree edificate) sia prolungando l’attuale asta di un centinaio di metri (soluzione adottata nel presente studio).

In entrambi i casi andranno realizzati sia un nuovo ingresso sia una dotazione minimale di servizi.

Con un terminal così infrastrutturato si possono raggiungere volumi di tutto rispetto di traffico intermodale vero e proprio, fino a 100 mila unità di carico annuo.

L’investimento sarebbe relativamente modesto, 1,5/2.0 milioni di euro.

In presenza di un notevole incremento di traffico intermodale si potrà passare alla fase due, un nuovo terminal intermodale, riservando il precedente terminal alla movimentazione e delle merci rinfuse.

Il nuovo PAT (Piano di Assetto del Territorio) di Portogruaro ha individuato un lotto per il nuovo terminal nell'area di espansione dell'attuale zona industriale. Il lotto di circa 210.000 mq con forma pressochè rettangolare ha una larghezza media di circa 200 m e una profondità di circa 680 metri.

Detto lotto dovrebbe essere allungato di circa 200 ml in modo da accogliere binari operativi netti di 750 ml. La larghezza è invece corretta e potrebbe essere ristretta fino al limite di 150 m.

L'AUTOPORTO DEL CONSORZIO SAVO DI NOIARI

L'autoporto è in una posizione strategica, all'interno di una zona industriale e contiguo ad un impianto ferroviario merci.

Il suo programma di implementazione ai mezzi ed alle persone sembra essere adeguato alle esigenze attuali e anche a quelle di un auspicato incremento dell'interporto

Il progetto di sviluppo ed ottimizzazione dell'area comprende principalmente:

- area controllata per la sosta/parcheggio degli autoarticolati (area di sosta);
- servizio ristorante, mensa, bar, bagni, docce, ecc. (centro servizi);
- servizi logistici (centri servizi logistici e Doganali);
- area di servizio carburante (distributore carburante).

L'EASTGATE PARK

La posizione del complesso logistico è senz'altro strategica. Ben servito dalla viabilità stradale principale (autostrada e strada statale), ora collegato anche da una bretella diretta con l'interporto, l'autoparco e la zona industriale di Noiri, in attesa solo del casello di AVISOLI sull'A4.

Il complesso è dimensionato per un bacino di riferimento di valenza regionale se non interregionale .

La presenza di più funzioni (industriali, artigianali e logistiche) non risulta essere una soluzione valida ai giorni nostri che richiede sempre più una specificità dei siti logistici con presenza di sole strutture per i corrieri e spedizionieri, possibilmente per la logistica del freddo e una dotazione di spazi e servizi per l'organizzazione di una citylogistics legata al territorio, e al suo bacino di 12 milioni di presenze di turisti delle spiagge di Bibione e Caorle.

Attenzione particolare meriterebbe la funzione di “retroporto” dei porti dell’Alto Adriatico, ben sapendo che la programmazione per questa funzione è di livello regionale (Veneto) ed interregionale (Veneto + Friuli VG)

E’ opportuno predisporre un nuovo masterplan che oltre a rivedere le altezze massime, renda flessibile le destinazioni, preveda anche un unico strumento di programmazione/gestione.

CITYLOGISTICS

Trattasi di una funzione/servizio al territorio della logistica pura in termini di rispetto ambientale..

La domanda turistica di Carole e Bibione (circa 12 milioni di presenze di turisti registrate nel corso dell’ultimo anno), è una domanda che merita una risposta in termini di citylogistics.

L’attenzione dovrebbe essere non tanto ai magazzini dedicati quanto alla messa in atto del servizio e della gestione. Serve un soggetto pubblico-privato che faccia da sponsor dell’iniziativa e ne segua la fase di start up.



30 settembre 2013

ing. Francesco Munari

A handwritten signature in black ink, appearing to read "F. Munari".

allegati:

- *tabelle dimensionamento capacità terminal intermodale*
- *planimetria terminal intermodale stato futuro*

Si riportano le tabelle di dimensionamento della capacità del terminal intermodale nei vari scenari descritti nello studio e corrispondente allo stato attuale, allo stato di progetto con prolungamento dei binari fino a 550 metri e allo stato di progetto di un nuovo terminal internodale con binari fino 750 metri.

Tab. n. 1: limite di stoccaggio: **situazione attuale con autogrù semoventi**

AREA destinata a deposito container				mq	20.000
AREA EFFETTIVAMENTE UTILIZZATA per deposito container				mq	11.575
AREA INGOMBRO CONTAINER					
Container da 40 "	mq	35,00	percentuale	55,00%	
Container da 20"	mq	17,80	percentuale	45,00%	
AREA OCCUPATA DA UN TEU	mq	17,80			
PIAZZOLE SOSTA TEU				n.	650
CAPACITA' ACCATASTAMENTO CONTAINER					
CONTAINER VUOTI	percentuale	38%	sovrapposizion e teorica n.	4	
CONTAINER PIENI	percentuale	62%	sovrapposizion e teorica n.	3	
CAPACITA' TEORICA DI IMPILAMENTO	n.	3,38			
CAPACITA' TEORICA DEPOSITO TEU				n.	2.196
COEFFICIENTE DI UTILIZZAZIONE		0,7			
CAPACITA' EFFETTIVA DEPOSITO TEU				n.	1.537
PERMANENZA MEDIA DEI CONTAINER IN SOSTA NEL PIAZZALE					
Container vuoto	giorni	9,91			
Container pieno	giorni	3,92			
PERMANENZA MEDIA	giorni	6,19			
GIORNI calendario/anno		365			
POTENZIALITA' DI STOCCAGGIO EFFETTIVA					
			MESE	TEU	7.552
			ANNO	TEU	90.622

Tab. n. 4: limite di stoccaggio - stato di progetto con binari a 550 metri c/autogrù

AREA destinata a deposito container				mq	23.000
AREA EFFETTIVAMENTE UTILIZZATA per deposito container				mq	12.900
AREA INGOMBRO CONTAINER					
Container da 40 "	mq	35,00	percentuale	55,00%	
Container da 20"	mq	17,80	percentuale	45,00%	
AREA OCCUPATA DA UN TEU	mq	17,80			
PIAZZOLE SOSTA TEU				n.	724
CAPACITA' ACCATAMENTO CONTAINER					
CONTAINER VUOTI	percentuale	38%	sovrapposizion e teorica n.	4	
CONTAINER PIENI	percentuale	62%	sovrapposizion e teorica n.	3	
CAPACITA' TEORICA DI IMPILAMENTO	n.	3,38			
CAPACITA' TEORICA DEPOSITO TEU				n.	2.447
COEFFICIENTE DI UTILIZZAZIONE		0,7			
CAPACITA' EFFETTIVA DEPOSITO TEU				n.	1.713
PERMANENZA MEDIA DEI CONTAINER IN SOSTA NEL PIAZZALE					
Container vuoto	giorni	9,91			
Container pieno	giorni	3,92			
PERMANENZA MEDIA	giorni	6,19			
GIORNI calendario/anno		365			
POTENZIALITA' DI STOCCAGGIO EFFETTIVA					
			MESE	TEU	8.416
			ANNO	TEU	100.995