



COMUNE DI PORTOGRUARO
PROVINCIA DI VENEZIA



PIANO DI SVILUPPO STRATEGICO DELL'INTERPORTO DI PORTOGRUARO

PROGETTO DI AMPLIAMENTO DEL CENTRO INTERMODALE DI PORTOGRUARO:

- **ACQUISTO E RIQUALIFICAZIONE DEI COMPLESSI AZIENDALI E DEI BENI IMMOBILI DI PROPRIETÀ DELLA SOCIETÀ PANSAC INTERNATIONAL SPA IN AMMINISTRAZIONE STRAORDINARIA**
- **AMPLIAMENTO MAGAZZINI E PIAZZALI NELLE AREE DI PROPRIETÀ DELLA PORTOGRUARO INTERPORTO S.P.A.**

Progettazione preliminare a cura dell'Area Tecnica del Comune di Portogruaro sulla base della documentazione agli atti:

- Business Plan 2008 per l'ampliamento dell'Interporto di Portogruaro a cura della soc. Portogruaro Interporto S.p.a. ;
- Progetti di ampliamento del PIP Noiari e di estensione dei raccordi ferroviari a cura del Comune di Portogruaro;
- Progetto di massima per un insediamento edilizio nella Zona "Centro intermodale di trasporto" P.I.P. "NOIARI" di Portogruaro (Venezia) redatto per conto della soc. Portogruaro Interporto S.p.a. dallo studio Vesentini Associati di Motta di Livenza (TV);

RELAZIONE GENERALE

ELABORATO A

Portogruaro Interporto S.p.A.

L'Amministratore Delegato
Rag. Corrado Donà

Comune di Portogruaro

Il Responsabile dell'Area Tecnica
Ing. Guido Andrea Anese

1. Premessa.

Il presente studio riguarda i programmi di sviluppo dell'Interporto di Portogruaro concepiti congiuntamente tra il Comune di Portogruaro e la Portogruaro Interporto S.p.a., Società cui il Comune stesso ha affidato l'erogazione dei servizi intermodali ai trasporti e la gestione delle strutture e degli impianti di sua proprietà.

Agli stessi programmi di sviluppo è altresì interessato il S.A.V.O., Consorzio per la Gestione dei Servizi Autoparco Veneto Orientale, proprietario del contiguo Autoparco.

Lo studio riguarda in particolare:

A) Un primo intervento legato alla possibilità per il Comune di Portogruaro di provvedere all'ampliamento ed al potenziamento delle strutture del Centro Intermodale di Noiari, attraverso l'acquisizione del complesso aziendale della società Pansac International S.p.a. attualmente in amministrazione straordinaria, complesso aziendale che, con tutte le sue strutture, è collocato a confine con l'Interporto stesso e con esso facilmente integrabile e raccordabile.

B) Un secondo intervento di infrastrutturazione delle aree ad ovest dell'interporto, di proprietà della Società Portogruaro Interporto S.p.a, per l'estensione della rete dei binari interni, l'ampliamento dei piazzali e delle strutture coperte.

2. Identificazione delle aree e degli impianti.

A) Primo intervento

Il complesso aziendale della società Pansac International S.p.a., oggetto di interesse da parte del Comune e il lotto sul quale insiste, si colloca a ridosso del **Centro Intermodale di Trasporto** all'interno di un ambito industriale di circa 1 milione di mq denominato Piano per Insediamenti Produttivi (P.I.P.) in località Noiari.

Nello specifico il lotto, oggetto della presente relazione, sito in Portogruaro (VE), via Mattei n. 16, è di mq. 44.749 ed è delimitato a nord dall'Interporto, ad ovest dalla strada di accesso all'interporto stesso, a sud dalla strada (via Majorana) e dal parcheggio pubblico di lottizzazione del PIP.

Autoparco e Pansac



Il complesso è costituito principalmente da un capannone di circa mq 15.000 e da una palazzina adibita ad uffici e servizi aziendali, nonché da piazzali e altri immobili accessori.

Come detto confina a nord con il centro intermodale il quale occupa un'area di complessivi mq. 222.835.

Ad est confina invece con il **S.A.V.O., Consorzio Gestione Servizi Autoparco Veneto Orientale** che occupa un'area di circa 30.000 mq ed è attrezzata con piazzali e palazzina servizi. Attualmente il S.A.V.O.

consorzia 92 imprese con un parco veicolare di oltre 500 mezzi, alle quali offre un'ampia gamma di servizi a costi competitivi.

B) Secondo intervento

Il secondo intervento riguarda un'area di proprietà della Portogruaro Interporto S.p.a. di mq. 86.223 delimitata a nord dalle aziende San Marco Gas e Cereal Docks, ad est dal Canale Bassie e a sud ed ovest da strada e parcheggio pubblico di lottizzazione del PIP.

Su tali aree la Società Interporto Portogruaro in accordo con il Comune che ne è socio, ha previsto uno sviluppo per "step" successivi, finalizzato ad incrementare gli spazi a piazzale, quelli a magazzino e i raccordi ferroviari.

3. Le attuali strutture dell'interporto.

Il Comune di Portogruaro ha completato nel 2001 il complesso delle strutture che costituiscono il Centro Intermodale, senza dubbio il più importante degli interventi che l'Amministrazione abbia realizzato negli ultimi anni per dotare il territorio, non solo quello comunale, di un servizio straordinariamente importante a favore delle imprese.

L'impianto si colloca all'interno dell'area PIP di Noiari il cui piano di sviluppo, iniziato alla fine degli anni '80 dall'allora Consorzio dei Comuni del Veneto Orientale, ha raggiunto oggi una superficie complessiva di 1.060.000 mq circa sulla quale si sono già insediate molte imprese alcune delle quali raccordate all'interporto attraverso raccordi ferroviari ed operative in sinergia con l'interporto stesso.

L'area destinata all'intermodalità ha le seguenti caratteristiche:

- occupa circa 90.000 mq ed è attrezzata con piazzali in asfalto e in calcestruzzo per il deposito e la movimentazione dei "containers", spazi per la circolazione ed il parcheggio dei mezzi su gomma;
- è dotata di spazi coperti a magazzino per complessivi 9.600 mq serviti da un binario di 200 metri di lunghezza che consente lo scarico diretto, da vagone a magazzino, di dieci carri contemporaneamente per un volume di merci fino a 500 tonnellate;
- parte delle superfici coperte sono destinate a magazzino, doganale e fiscale per operazioni di import-export in franchigia temporanea di imposta così come ampie parti dei piazzali con presenza costante di personale G.d.F.
- è servita da una importante rete ferroviaria costituita da 8 binari interni con lunghezza media di circa 500 metri ciascuno che consentono di ricevere e gestire più treni completi giorno del peso fino a 1.600 tonnellate lorde trainate e fino a circa 1.000-1.100 tonnellate nette di merci trasportate;



- le strutture ferroviarie e l'impiantistica descritta sono dotate di locomotore per le manovre ferroviarie, gestite in autonomia da personale della società, così come per le gru semoventi, muletti ed altre attrezzature per la movimentazione e la custodia delle merci;
- per rendere agevole l'operatività dei mezzi stradali, quasi tutta l'estensione dei binari interni è stata realizzata a raso terra, rendendo così estremamente fluida la capacità di circolazione dei mezzi gommati all'interno del complesso intermodale, servito, peraltro, da due ampi accessi stradali che collegano l'area interportuale alla tangenziale di Portogruaro che consente già ora di raggiungere, in tempi rapidissimi, le più importanti arterie di comunicazione autostradali.
- l'Interporto è collegato alla Sezione Doganale attiva dal 2005 presso gli uffici del vicino Autoparco.

La rete di binari al servizio del Centro Intermodale, alla quale si sono raccordate direttamente, mediante binari particolari, alcune importanti aziende insediate nel P.I.P., è unita alla dorsale del raccordo ferroviario che consente il collegamento dell'area attrezzata per l'industria, l'artigianato ed il commercio con la stazione ferroviaria di Portogruaro.



Fascio di binari di presa e consegna

Sono in questo caso, altri 3.000 metri di binari, realizzati parallelamente alla linea ferroviaria Trieste - Venezia, che attraversano il fiume Reghena su un nuovo ponte in acciaio realizzato accanto a quello già esistente delle Ferrovie dello Stato, collegati con quelli di linea, in prossimità del fascio di presa e consegna, costituito da tre binari realizzati a ridosso della stazione ferroviaria dotati di pesa elettronica per la

verifica in linea dei quantitativi;

Dal punto di vista tecnico/operativo, i tre binari elettrificati di presa e consegna consentono un agevole scambio dei vagoni ferroviari tra le linee della rete ferroviaria nazionale ed i raccordi industriali del Centro Intermodale. Il passaggio del materiale rotabile tra la rete ferroviaria ed i raccordi avviene utilizzando gli stessi locomotori elettrici di trazione, senza necessità di ricorrere a lunghe e costose operazioni di manovra e scambio tra locomotori elettrici e diesel.

Questi ultimi intervengono solo per trainare le tradotte ferroviarie dai fasci di binari di presa consegna ai singoli raccordi delle imprese insediate, ove si effettuano le operazioni di carico/scarico dei vagoni ferroviari.

Un complesso organico, quindi, quello realizzato dal Comune di Portogruaro anche con il contributo dell'Unione Europea, di strutture, servizi integrati e svincolo ferroviario, finalizzati allo scambio di merci tra le diverse modalità di trasporto; una realizzazione, quindi, in ultima analisi, importante e strategica destinata sicuramente a favorire lo sviluppo e l'integrazione delle aziende del territorio.

4. La collocazione strategica

La collocazione strategica della piattaforma logistica di Noiari, collegata da qualche anno da una nuova tangenziale e costituita dal Centro Intermodale, dall'Autoparco e dalla Sezione Doganale sotto il profilo della logistica trova conferma in tutte quelle importanti azioni di

pianificazione regionale, nazionale e comunitaria che riguardano quest'area del Veneto Orientale ed in particolare il Portogruarese nel settore delle infrastrutture della mobilità.

Il riferimento è ovviamente:

- alle opere in corso per il completamento della variante alla SS 14;
- ai programmi di allargamento della vicina autostrada (realizzazione terza corsia sulla A4);
- alle opere in corso di ultimazione per l'attestazione in Portogruaro del Sistema Ferroviario Metropolitan Regionale - SFMR;
- ai progetti per l'attraversamento dell'Alta Capacità Ferroviaria lungo quell'asse commerciale che va sotto il nome di corridoio 5 e che lambisce proprio i territori in questione;
- alla prevista realizzazione del nuovo casello autostradale di Alvisopoli nelle immediate vicinanze di Eastgatepark.

Eastgatepark, in particolare, con i suoi 1,8 milioni di metri quadrati di superficie interamente infrastrutturata, costituisce il più moderno parco integrato logistico, industriale e artigianale del Nord-Est orientale e rappresenta un luogo di

incontro ideale tra posizione strategica funzionalità e servizi d'eccellenza per le Imprese che possono insediarsi potendo contare su circa 465.000 mq di superficie copribile, un Polo della Innovazione Strategica – "POLINS" già attivo in apposite strutture e tutta una serie di servizi integrati a favore delle imprese.

Eastgatepark



Elemento fondamentale per lo sviluppo di quest'area sono proprio le possibili sinergie ed i collegamenti con l'Interporto di Portogruaro che, entro il 2013, potrà essere facilmente raccordato ad Eastgatepark dalla nuova tangenziale.

Il centro intermodale, dunque, anche per la sua collocazione geografica si sta promovendo come sede baricentrica naturale per lo stoccaggio e lo smistamento delle merci da e per l' Europa Orientale e per l' Europa Occidentale nonché come antenna dei traffici nazionali



avendo tutte le caratteristiche per poter far fronte a richieste di carattere produttivo, logistico e speditoriale e come piattaforma di aggregazione/distribuzione dei traffici intermodali di provenienza (per la stragrande maggioranza) e destinazione dai mercati dell'Est Europeo, segnatamente Ungheria, Romania, Slovacchia, per i prodotti siderurgici e chimici, Croazia, Serbia per i prodotti alimentari e Austria Slovenia (legname ed altro).

Il terminal è in grado di intercettare e porsi al servizio di un flusso costante in entrata ed uscita di prodotti finiti e/o semilavorati anche dove, per loro composizione, valore e soprattutto volumi, hanno necessità di trovare aggregazione per poter sfruttare al massimo la capacità di trasporto dei treni completi e trovare dunque la loro economicità e competitività rispetto al mezzo stradale.

Ruolo questo di "Integratore" che, proprio in rapporto con il futuro sviluppo di nuove realtà produttive in Eastgatepark ed eventualmente anche in partnership con altre società presenti sul mercato di riferimento, potrebbe assumere maggior significato consolidando ulteriormente il ruolo di Portogruaro e del suo Interporto nel reticolo logistico del Nord-Est.

5. L'offerta di Servizi Logistici dagli altri Interporti attivi nell'area:

L'Interporto di Portogruaro si colloca in mezzo a diverse realtà "Interportuali", ciascuna di esse con specializzazione e dimensioni molto diverse. E' importante conoscere queste realtà perché lo sviluppo dell'Interporto di Portogruaro non può essere rappresentato solamente dalla mera competizione (al ribasso) delle tariffe ma dall'offerta di servizi e specializzazioni diverse, alternative e complementari.

Vanno in particolare valutate, a livello locale, queste realtà:

Padova NET: è l'HUB dei container provenienti e destinati ai porti del Tirreno e di Trieste. La sua leadership in questo mercato e nel Nord est in particolare, è forte e consolidata. L'alternativa (per una quota di mercato) è costituita unicamente dal porto di Venezia dove i container arrivano via mare con servizio "feeder" principalmente dai porti di Gioia Tauro e Taranto;

Padova Interporto: E' la maggiore realtà logistica dell'intero Nord Est. L'iniziativa è basata prevalentemente sulla locazione di strutture immobiliari che sono utilizzate in primis dai maggiori corrieri nazionali e internazionali e da spazi di stoccaggio delle merci offerti ai principali operatori logistici. L'offerta complessiva di magazzini ammonta a circa 250.000 mq..

Pordenone: realtà storica, senza una precisa identità Interportuale, ha portato alla locazione di magazzini e uffici alle più diverse aziende ma senza una chiara connotazione nel settore della logistica;

Cervignano del Friuli: quest'Interporto, anch'esso recente ha una preminente vocazione ferroviaria vista la diretta connessione con il Centro smistamento carri delle Ferrovie Italiane. Dispone di una rilevante struttura di uffici direzionali ed di significativi magazzini. Denuncia il limite derivante dall'assenza di un vero e proprio bacino industriale di riferimento e di quello dei consumi (centri abitati) nelle immediate vicinanze;

In sintesi dobbiamo rilevare l'inattaccabilità di Padova soprattutto verso l'attività del traffico intermodale dei container ma anche limiti per ulteriori edificazioni di magazzini. San Stino è una realtà a se stante con un traffico intermodale gestito dalla OeBB austriaca e un business ben orientato ma limitato. Pordenone non appare una realtà significativa, limitata anche dalla posizione

rispetto la rete ferroviaria. Significativa invece è la potenzialità di Cervignano del Friuli, anche in rapporto ai programmi della Regione Friuli V. G. e di Trenitalia/RFI.

A livello nazionale, comunque, Portogruaro Interporto S.p.a. sta avviando iniziative con altri interporti di primaria importanza e, dal 2008, la Società è associata alla Unione Interporti Riuniti U.I.R

6. Il ruolo e le prospettive di Portogruaro Interporto

Nel quadro generale sopra rappresentato, gli elementi di competitività di Portogruaro Interporto, che non sono certo di meno dei suoi vicini, possono essere così riassunti:

- La posizione lungo l'asse del "Corridoio 5" con le sue potenzialità di crescenti traffici da/per i paesi del centro/est dell'Europa;
- L'ottima collocazione ferroviaria che l'ha fatta preferire ad altri interporti ad esempio per il progetto "Marco Polo Express" di scambi commerciali verso la Bielorussia;
- Il know how acquisito nella gestione di processi logistici avanzati;
- Una gestione della società mirata allo sviluppo e fortemente motivata;
- La presenza "attiva" nella compagine societaria di uno dei maggiori trasportatori Italiani, attivo su tutti i mercati europei.
- Gli apprezzamenti della attuale clientela per i servizi prestati;
- Il crescente interesse con cui l'industria dell'area guarda ad una realtà capace e dinamica.

Lo stesso Piano Regionale dei Trasporti all'interno del quadro strategico delle infrastrutture della Logistica Regionale classifica i poli logistici di Rovigo e di Portogruaro come interporti di secondo livello da completare e potenziare come nodi intermodali strategici.

La collocazione geografica e le modalità di trasporto presenti nei due interporti collocano il primo come elemento in grado di rappresentare la modalità fluvio-marittima per i vicini interporti di Padova - Venezia, Verona e Bologna; il secondo come elemento di testa del "passante ferroviario" nord (Vicenza-Treviso-Portogruaro) e collettore dei transiti stradali e ferroviari verso nord-est (Udine-Tarvisio; Trieste-Lubiana).

A queste vanno aggiunte le direttrici per Belluno e verso il Pordenonese che hanno assunto recentemente un ruolo di notevole importanza per il traffico merci.

L'Interporto di Portogruaro ha sempre orientato la Sua politica verso l'offerta di "Servizi Logistici e Intermodali" atti a favorire lo sviluppo economico e occupazionale dell'area e per far questo sin dalla sua nascita, nel 2001, ha previsto uno sviluppo per "step" successivi, con molto realismo e attenzione ai bilanci.

Già con l'esercizio 2006, si poteva dire che la fase di startup fosse stata superata e il primo "step" fosse stato compiuto:

- bilancio economico lusinghiero;
- saturazione di circa l' 85% delle strutture chiuse (magazzino);
- consolidamento dei traffici intermodali;
- struttura produttiva e direzionale autonoma.

Da quel momento in poi gli esercizi successivi hanno dato conferma di buon andamento e del sostanziale rispetto delle previsioni di budget e questo si è verificato, pur con un trend di crescita più rallentato, anche negli ultimi due esercizi che sono coincisi con l'attuale situazione di crisi economica.

Da tempo infatti le aree coperte di magazzino risultano saturate così come occupate risultano gran parte delle aree a piazzale così da rendere difficile l'acquisizione di nuovi clienti.

A partire dal 2009 quindi l'Interporto ha avviato una seria riflessione su un'ipotesi di ampliamento e potenziamento delle sue strutture, in particolare di quelle coperte, condizione ormai indispensabile per la crescita della Società.

9. Il progetto di sviluppo delle infrastrutture di Portogruaro Interporto.

Sulla base di quanto sopra e nell'obiettivo di raggiungere una dimensione significativa e funzionale ad ulteriori insediamenti produttivi e logistici nell'area, Portogruaro Interporto potrà contare su una prospettiva di crescita solo se in parallelo farà crescere le strutture di magazzinaggio delle merci e la propria capacità gestionale.

Le esigenze in termini strutturali dovranno tener conto di diversi significativi elementi:

La realizzazione di spazi flessibili, multi-cliente e multi-merceologia, per seguire sempre nel tempo le evoluzioni del mercato con la massima flessibilità.

Unità dedicate a macroclienti, personalizzate e legate da contratti di lunga durata;

La necessità di programmare gli interventi di infrastrutturazione per "step" successivi, in modo da allineare i tempi di disponibilità a quelli dell'effettivo utilizzo e di personalizzarli al cliente acquisito, pur se nell'ambito di un unico progetto complessivo;

La necessità di un "Centro Direzionale e Servizi" che possa concentrare in un unico spazio tutte le attività amministrative, tecniche e di servizio sia dell'Interporto che dell'Autoparco e della Sezione doganale ma favorisca anche l'insediamento delle aziende clienti della funzione logistica ma offra spazi anche alle aziende di servizi collegate e indotte.

Il Mix tra le linee guida consentirà di seguire in modo ottimale sia il mercato delle imprese locali, offrendo loro adeguati servizi logistici, flessibili e competitivi proprio perchè multiclente.

E' utile ricordare che in questo momento con la saturazione di tutte le strutture coperte non c'è possibile offerta.

Le macroiniziative sono sicuramente quelle di maggiore impatto. Si tratta di "target" cliente da 10 a 15.000 mq. di magazzino, sempre personalizzato nella realizzazione degli spazi, nelle attrezzature di stoccaggio e movimentazione e sicuramente nella gestione delle attività.

I potenziali clienti

Con la realizzazione di magazzini in parte banchinati e di altezza interna non inferiore a mt. 10 si potrà continuare con quel processo di acquisizione di clienti locali che ha favorevolmente condizionato l'esercizio 2006 ed in prospettiva quello corrente. Non è una strada veloce ma dopo le prevedibili difficoltà dell'avviamento il percorso appare ora sicuramente più facile. Il suo indirizzo verso le aziende del Veneto orientale ed in particolare dell'area di Portogruaro lo rende coerente con la missione stessa dell'iniziativa.

Tra i macroclienti, strategici, vanno evidenziate le iniziative in corso per lo sviluppo dei rapporti già in essere con le aziende ferroviarie che hanno consentito alla Portogruaro Interporto di sviluppare il traffico ferroviario dei prodotti siderurgici. Il buon servizio ed il buon rapporto hanno portato la società a sedersi in più occasioni ad un tavolo che vede la presenza diretta delle ferrovie tedesche (DB) e la loro società di logistica.

Le diverse merceologie che potrebbero arrivare dal centro e dall'est Europa richiedono però strutture di magazzino rilevanti, parte dedicate al siderurgico ma anche al legname e via via ad altre merceologie sino ai beni di consumo.

I raccordi ferroviari e le attività a piazzale

La struttura di raccordi interni esistente è ottimale sia come spazi che sviluppo lineare. Potrebbe consentire la movimentazione di un numero di carri ferroviari di molto superiore a quello attuale. Il problema da valutare è che l'Interporto non è una stazione ferroviaria per lo smistamento dei carri ma un polo logistico che movimentata i carri in funzione delle merci trasportate. Queste merci che possono di volta in volta essere prodotti siderurgici, legnami, chimici, prodotti agricoli, beni di consumo in genere, ecc. ecc. richiedono stoccaggi anche temporanei e manipolazioni in spazi idonei, chiusi.

Fatto salvo pertanto la sola movimentazione di tradotta conto terzi è necessario realizzare ulteriori magazzini, sia per le proprie attività di logistica integrata sia per un maggiore utilizzo dei raccordi ferroviari.

Le due iniziative corrono assieme anzi il pieno utilizzo dei nuovi magazzini passa anche attraverso la terminalizzazione ferroviaria. Questo è un grande vantaggio competitivo anche rispetto a nuove iniziative logistiche nella zona.

10. Il Progetto di massima: l'acquisto e la trasformazione del complesso ex Pansac

A conclusione delle analisi fatte e dei dati raccolti e dopo aver studiato a lungo la possibilità di realizzare nuove strutture nelle aree contermini ad ovest dell'attuale piattaforma intermodale, è emersa di recente anche una ulteriore opportunità, quella di valutare l'offerta di acquisto dei complessi aziendali e dei beni immobili di proprietà della società PANSAC INTERNATIONAL Spa attualmente in amministrazione Straordinaria dopo la chiusura dello stabilimento di Portogruaro.

Le prospettive di sviluppo dell'Interporto, a questo punto, si sono articolate in due interventi distinti:

A) Primo intervento: acquisto e riqualificazione dei complessi aziendali e dei beni immobili di proprietà della società Pansac International spa in amministrazione straordinaria

Le caratteristiche degli edifici che compongono il citato stabilimento Pansac, oggi dimesso, pur bisognosi di interventi anche significativi di adeguamento e messa a norma ma soprattutto la vicinanza con le strutture dell'interporto posto a confine e l'estensione delle aree da adibire a piazzali, con possibilità di estensione dell'attuale fascio di binari, hanno fatto sì che il Consiglio di Amministrazione della Portogruaro Interporto, insieme con il Comune di Portogruaro, proprietario degli impianti, prendessero in seria considerazione l'ipotesi e l'opportunità di acquisto.

In data 2.4.2012 la Società Portogruaro Interporto, in accordo con il comune stesso, sentito anche il Consorzio SAVO, ha inviato una nota all'Amministratore Straordinario avv. Marco Capelletto per manifestare l'interesse all'acquisto dei complessi aziendali e dei beni immobili, attualmente dismessi, di proprietà della società PANSAC INTERNATIONAL Spa.

L'interesse è rivolto, in particolare, alle aree per la loro collocazione strategica e la vicinanza all'Interporto e a quelle strutture ed impianti dell'ex stabilimento industriale che possono essere funzionalmente riconvertite alla operatività dell'interporto stesso.

Nello specifico:

- A - mq 44.749,00 circa di superficie fondiaria complessiva dello stabilimento da utilizzare per la realizzazione di un gate di ingresso, di piazzali per il deposito e la movimentazione dei "containers" e per l'estensione degli attuali binari dell'interporto;
- B - mq 15.000,00 circa di spazi coperti a magazzino (altezze variabile 5-17 mt) da dotarsi di carroponete e da servire con binari dedicati per lo scarico diretto, al coperto, da vagone a magazzino nonché per lo stoccaggio di merce su pallets;
- C - mq 1.500,00 circa di palazzina direzionale con uffici, servizi/spogliatoi e sale ristoro da mettere a disposizione delle aziende e degli autotrasportatori anche del vicino autoparco;

Dalle prime verifiche risulta che la maglia strutturale potrebbe soddisfare le esigenze di funzionalità e di flessibilità dell'Interporto per le varie tipologie di merci.

Ovviamente dovranno essere approfonditi gli aspetti più specifici di natura costruttiva anche in rapporto con la normativa antincendio, le verifiche sismiche e le altre normative di settore.

B) Secondo intervento: infrastrutturazione delle aree ad ovest per l'ampliamento dei magazzini e dei piazzali dell'interporto

In questo caso è prevista la realizzazione, per stralci, di nuovi magazzini in parte banchinati, di altezza interna non inferiore a mt. 10, 50 sottotrave, per proseguire quel processo di acquisizione di clienti locali che ha favorevolmente condizionato gli ultimi esercizi ma anche e soprattutto di quei macroclienti strategici che consentono di sviluppare il traffico ferroviario e rafforzare i rapporti con le aziende ferroviarie.

Parallelamente è previsto lo sviluppo dei raccordi ferroviari e delle strutture a piazzale perché il pieno utilizzo dei nuovi magazzini passa anche attraverso la terminalizzazione ferroviaria.

Nello specifico viene ipotizzata una struttura coperta di mq. 46.943 mq da realizzarsi in quattro stralci funzionali così ripartiti:

- A – mq. 10.440 con struttura dotata di carroponeti per il carico e scarico da treni e autotreni;
- B – mq. 7.044 con struttura dotata di carroponeti per il carico e scarico da treni e autotreni;
- C – mq. 14.967 per lo stoccaggio di merce su pallets;
- D – mq. 14.492 per lo stoccaggio di merce su pallets

La maglia strutturale soddisfa i criteri di peculiarità costruttiva per singole merci e di flessibilità degli edifici con un quadro economico in media con i costi odierni.

Fanno parte del progetto di massima allegato:

- Quadro economico di spesa;
- Lettera relativa alla manifestazione di interesse inviata al Commissario Straordinario in data 2.4.2012;
- Documentazione fotografica;
- TAV. 1 PLANIMETRIA GENERALE
- TAV. 2 PROPOSTA DI AMPLIAMENTO

QUADRO ECONOMICO 1° INTERVENTO

A) COSTO COMPLESSIVO DELLE NUOVE OPERE

- Acquisto dei complessi aziendali e dei beni immobili della società PANSAC INTERNATIONAL Spa :	EURO	3.000.000,00
- Rimozione e smaltimento impianti:	EURO	500.000,00
- Adeguamento magazzini e palazzina direzionale:	EURO	2.300.000,00
- Realizzazione piazzali e raccordi ferroviari :	EURO	1.500.000,00

Totale A:	EURO	7.300.000,00

B) SOMME A DISPOSIZIONE DELL'AMMINISTRAZIONE

- IVA su A) :	EURO	730.000,00
- Spese tecniche ed oneri accessori (IVA inclusa) :	EURO	340.000,00
- Sondaggi, collaudi, allacciamenti :	EURO	50.000,00
- Imprevisti :	EURO	40.000,00

Totale B:	EURO	1.160.000,00
Totale A+B:	EURO	8.460.000,00

**QUADRO ECONOMICO II° INTERVENTO
(I° Stralcio mq. 10.440)**

A) COSTO COMPLESSIVO DELLE NUOVE OPERE

- **Realizzazione magazzini, piazzali e
raccordi ferroviari :** **EURO 5.800.000,00**

B) SOMME A DISPOSIZIONE DELL'AMMINISTRAZIONE

- **IVA su A) :** **EURO 580.000,00**
- **Spese tecniche ed oneri accessori (IVA inclusa) :** **EURO 480.000,00**
- **Adeguamento viabilità e parcheggi e
opere complementari:** **EURO 200.000,00**

Totale B: **EURO 1.260.000,00**

Totale A+B: **EURO 7.060.000,00**



Portogruaro, li 02.04.2012.

Spett.le

GRUPPO PANSAC

in amministrazione straordinaria
presso Commissario Straordinario

Avv. MARCO CAPPELLETTO

Via Pepe, 6

MESTRE (VE)

Oggetto: Manifestazioni di interesse per l'acquisto dei complessi aziendali e dei beni immobili di proprietà della società PANSAC INTERNATIONAL Spa in amministrazione Straordinaria.

Con riferimento all'invito di manifestazione di interesse in oggetto Vi comunichiamo che la scrivente società PORTOGRUARO INTERPORTO SPA con sede in Portogruaro (VE), Piazza della Repubblica n. 1, capitale sociale € 3.100.000,00, iscritta al registro delle imprese di Venezia al n. 02695820270, C.F. 02695820270 è interessata ad analizzare la possibilità di acquisire i beni immobili dello stabilimento sito in Portogruaro (VE), Via Mattei n. 16, confinanti con il nostro interporto.

Si resta in attesa di cortese riscontro e si porgono distinti saluti.

Portogruaro Interporto Spa

Il Presidente

Ing. Antonio Favrin

PORTOGRUARO INTERPORTO S.p.A.

Sede Legale: Piazza della Repubblica, 1 - 30026 Portogruaro (VE) - Sede Operativa: Zona Ind. Pip Nolari - 30020 Sarmaga di Portogruaro (VE)
Tel. 0421/276247 - Telex 0421/275475 - e-mail: info@interportoprtogruaro.it
C.F. - P. 02695820270

